

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS... Un an 14 fr. ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMENTS — 15 fr. FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER — 20 fr. ÉTRANGER. — 40 fr.

22 Décembre 1901. — N° 171

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1^{er} Arr^t)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr.
ENCARTAGE. 500 fr.



(Cliché P. Doyé.)

LE SALON DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE AU GRAND PALAIS.

Vue d'ensemble de la grande nef, prise de la galerie du premier étage.

Le Salon de 1902

Il est assez difficile de se faire vite une idée d'ensemble de ce dernier salon.

Jamais Exposition ne fut aussi difficile à analyser et à bien voir.

Montons, si vous le voulez bien, au premier étage et regardons le plan général. Si M. Tatin et M. Henry Deutsch (de la Meurthe) nous le permettaient, nous pourrions monter dans leur ballon monstre, la *Ville de Paris*, ce léviathan de l'air, qui dort à 45 pieds d'altitude au-dessus du sol du grand Palais.

La mer d'enseignes et de stands est là qui grouille sous nos pieds. De cette hauteur, et vues ainsi en raccourci, les fines et frêles bicyclettes disparaissent presque à côté des grosses voitures, et de l'innombrable cavalerie légère des voitures et des petites voitures.

Rien de plus juste d'ailleurs que ces coups d'œil généraux, en apparence superficiels.

La bicyclette disparaît un peu. On en vend peut-être plus que jamais; moins que jamais l'on n'en expose. Les types définitifs sont créés et établis. On les fabrique industriellement, c'est-à-dire en séries, en se préoccupant avant tout de produire beaucoup et à bon marché.

En revanche, tout est au moteur, l'incontestable roi du jour. On l'avait mis sur la voiture. On le met sur la bicyclette. On le met sur le bateau. On le met sur le ballon. On l'installe dans l'intérieur de la maison où il remplace et l'antique cheval, et la force du bras.

Partout, le moteur d'explosion, et son ronronnement, son bourdonnement d'abeille industrielle qui arrive et unifie cette grande ruche du progrès.

Nous allons essayer de le suivre un peu partout, en l'étudiant d'abord en lui, ensuite en toutes les forces qu'il actionne, en toutes les activités mécaniques dont il est l'âme et en tous les mouvements divers qu'il crée.

Le Moteur.

Les moteurs, devrions-nous dire plutôt, car il n'y a pas encore un moteur, il y a encore des moteurs à explosion.

Sans doute, la vapeur et l'électricité sont encore présentes et n'ont pas désarmé. Les maisons Gardner-Serpollet, Barrière, Krieger, Electromotion, etc., sont là pour nous faire voir que la vieille lutte des agents de force simple et dont les avantages particuliers sont incontestables dure toujours plus que jamais.

Il n'en est pas moins vrai que le gros effort général du Salon s'est porté vers le moteur à explosion.

Allez un peu dans le sous-sol où tournent les moteurs fixes, à marche lente, et les mastodontes aux dimensions colossales, qui font 15, 20, 30 chevaux et venez voir à côté les petits moteurs automobiles à marche rapide qui font autant et plus qu'eux comme force, avec un volume trois fois moindre. Ceci vient pourtant de cela, mais quel travail pour l'en extraire!

La mode est assurément cette année, plus que jamais, aux moteurs verticaux qui furent créés, on se le rappelle, par la maison Panhard et Levassor pour les moteurs à eau et par la maison de Dion-Bouton pour les moteurs à ailettes.

Elle se porte aussi, incontestablement vers le moteur vertical, à un cylindre unique ou à quatre cylindres.

Le deux-cylindres subsiste surtout dans les moteurs horizontaux. Un type nouveau s'est peu à peu créé, le deux-cylindres à piston unique, chassé tour à tour dans chaque cylindre opposé. Ce système, qui donne une longue course à détente douce, a paru s'accommoder particulièrement bien de l'alcool.

Quand on est en panne sur la route, les deux premières choses qu'on doit regarder sont celles-ci, y a-t-il de l'allumage, y a-t-il de l'essence? L'allumage et la carburation, tout est là.

Opérons, comme si nous étions en panne et regardons les procédés nouveaux de ces deux grandes bases de l'explosion.

L'allumage devient naturellement de plus en plus délicat. Les brûleurs ont fait leur temps. Ils étaient simples, mais avaient un grave défaut qui augmente avec la vitesse de la voiture. Ils s'éteignaient ou baissaient de flamme à mesure qu'augmentait l'allure et par conséquent le vent. Aux allures actuelles, on se demande dans quelles invraisemblables boîtes il aurait fallu les enfermer, pour qu'ils ne s'éteignent point.

D'autre part, le petit moteur à un seul cylindre s'accommode bien mieux de l'allumage électrique avec la souplesse de son avance et de son retard. Donc, double courant qui submergea complètement les brûleurs.

Pour le moteur à un seul cylindre, l'allumage n'est pas trop compliqué. La came distributrice n'ayant qu'un seul cran, un trembleur se charge de la besogne. Et voilà pourquoi la plupart des moteurs à un seul cylindre se contentent fort bien d'un allumage comme la maison de Dion-Bouton le créa en 1895. La bobine, le trembleur, la bougie, la came, les fils accumulateurs, il n'y a que cela qui change quelque peu dans la forme et la disposition.

En revanche, pour le gros moteur à quatre cylindres, le problème est tout autre. D'abord il y a quatre étincelles. Il faut donc un voltage sérieux. Ensuite il faut que chaque étincelle se produise à son temps. Puis, il faut que l'étincelle résiste à la compression terrible de ce monstre et jaillisse néanmoins. Enfin, il y a le réglage des quatre cylindres qui doit se faire autant que possible par des moyens strictement mécaniques.

Toutes choses qui ont créé deux allumages nouveaux: la dynamo et la magnéto tournante.

La dynamo a deux ennemis. D'abord, il faut qu'elle tourne à une vitesse toujours à peu près constante, sinon on la grille. La maison Panhard y a remédié par l'emploi d'un régulateur basé sur les lois de Watt.

Enfin il lui faut une petite batterie pour le départ.

La magnéto tournante peut se faire partir en la tournant à la main. Son grand défaut est la difficulté de son montage. Ce n'est d'ailleurs une difficulté que pour quelques-uns. La maison Mors en avait muni tous les véhicules de Paris-Berlin. On obtient par ces deux systèmes une étincelle magnétique et régulière qui tour à tour s'allume dans chaque cylindre et le calage du moteur sur l'axe des roues qui entraînent dynamo et magnéto fait que l'arrivée à l'allumage se règle automatiquement par le moteur lui-même.

Tel se présente à nous cette année le moteur à explosion, ramené à sa plus petite expression, à un minimum d'encombrement, petit corps robuste où tout désormais se commande mécaniquement et se règle!

Sur les voitures.

Le petit moteur est d'abord tout naturellement sur cette voiture où il a fait son éducation, où il a appris à travailler dans des conditions déplorables comme un enfant qu'on élève à la dure pour le mieux former.

Il n'est que juste de le dire, si la voiture a fait son éducation, lui a fait la sienne. A force de l'emmener à toute allure sur les terrains les plus invraisemblables et les plus imprévus, il a totalement éliminé l'ancien véhicule, haut sur roues, court dans les virages, tout prêt à chavirer, comme s'il allait à chaque moment sortir de la route.

Tous les véhicules ont pris la même silhouette.

Longs et bas, avec un châssis accroupi littéralement sur le sol, ce sont tous des véhicules tels que nous rêvions jadis l'engin de course pure.

Et voilà que nous nous apercevons que cet ancien véhicule au type de course était bien plus confortable que la voiture de tourisme.

La carrosserie est également ce que l'on appelait jadis la carrosserie de course. Les deux sièges jumeaux à l'avant et à l'arrière, toujours face à la route qu'on suit, le tonneau ou le double phaéton. Où sont les anciens vis-à-vis, les dos-à-dos et tous ces étranges et ridicules véhicules qui nous séduisirent jadis et que, heureusement pour le vrai tourisme, le sport a éliminés?

Tous ces petits véhicules 6 chevaux ont l'air, d'ailleurs, plus véhicules de course que les Paris-Amsterdam de 1898.

Direction à volant incliné et irréversible. Double frein à double effet, serrant en avant comme en arrière, moyeux à huile, châssis long et bien suspendu. On demande aujourd'hui, pour faire à peine du 30 à l'heure, plus de garanties qu'on en avait jadis pour faire du 60, et personne que je sache ne s'en plaindra.

La course, en diminuant les poids, a également abaissé le type des véhicules. Il flotte maintenant entre 400 et 650 kilos.

Au-dessus, c'est véhicule de grand luxe, ou bien voiture de livraison destinée à traîner des poids lourds.

Les Bicyclettes.

Le moteur de la voiture est appelé également à la bicyclette.

Après avoir dépossédé le cheval de son rôle de moteur, il aspire également à en déposséder le moteur humain.

Ici une double conception:

Le moteur s'appliquant à la bicyclette telle qu'elle est déjà;

Le moteur s'appliquant à un engin tiré de la bicyclette, mais fabriqué spécialement pour les besoins de la course.

Les partisans du premier système mettent en avant la possibilité d'utiliser ainsi sans grands frais le formidable capital de cycles déjà lancés sur le marché.

Les partisans du second système leur objectent que la motocyclette doit être un engin construit spécialement pour la circonstance et que, en adaptant un moteur, force brutale et immédiate, à la place de la force humaine, moteur simple et progressif, on risque de compromettre l'avenir de cet engin si intéressant.

Partout

Après cette conquête progressive et entière du sol le petit moteur a tenté également la conquête de l'eau et la conquête de l'air.

Mais la véritable conquête, la plus nouvelle, est sans contredit celle de la maison. Le petit moteur d'automobile est aujourd'hui partout. Dans la maison, il actionne la dynamo qui nous éclaire; dans la ferme il bat le blé, coupe les racines, pompe l'eau, bat le beurre et met le vin en bouteilles.

L'automobile est certainement entrée dans nos mœurs, mais le petit moteur est entré dans nos murs. Et cela c'est bien la conquête véritable et définitive.

GEORGES PRADE.

La grande nouveauté de cette exposition consiste dans la merveilleuse décoration lumineuse de la plupart des stands.

Nos grands industriels ont sacrifié au goût du jour (puisque la mode est aux illuminations), et ils se sont adressés à MM. Paz et Silva, les habiles électriciens de la rue Sainte-Anne. On retrouve partout, entourant, ceinturant les contours des stands, leurs étonnantes bandes souples dans lesquelles on pique, où l'on veut et comme l'on veut, les lampes à pointes que l'on garnit de fleurs et de guirlandes.

C'est le système qui fut adopté à Compiègne et à Dunkerque pour les fêtes franco-russes, on peut l'apprécier ici de plus près: on n'a jamais rien fait de plus pratique, de plus simple et de plus élégant.

**SOCIÉTÉ ANONYME DES ANCIENS
ÉTABLISSEMENTS PANHARD ET LEVASSOR.**

Le stand de la grande Maison est naturellement le plus admiré et non sans raison, car on y voit de vraies merveilles mécaniques.

On remarque tout d'abord les nouvelles voitures légères de 10 et 15 chevaux qui déjà font prime sur le marché (la Maison ayant toute sa construction de 1902 complètement vendue) et un châssis à 4 cylindres servant à la description technique.

Le moteur de ce châssis est un Centaure perfectionné à 4 cylindres verticaux et dont les culasses sont fondues d'une seule pièce, supprimant ainsi le joint et par conséquent empêchant toute déperdition de force et toute fuite d'eau. L'admission des gaz est réglée par un régulateur automatique très pratique.

Les soupapes et admissions d'échappement sont superposées, d'où grande facilité de démontage et remontage, et la came qui commande les soupapes

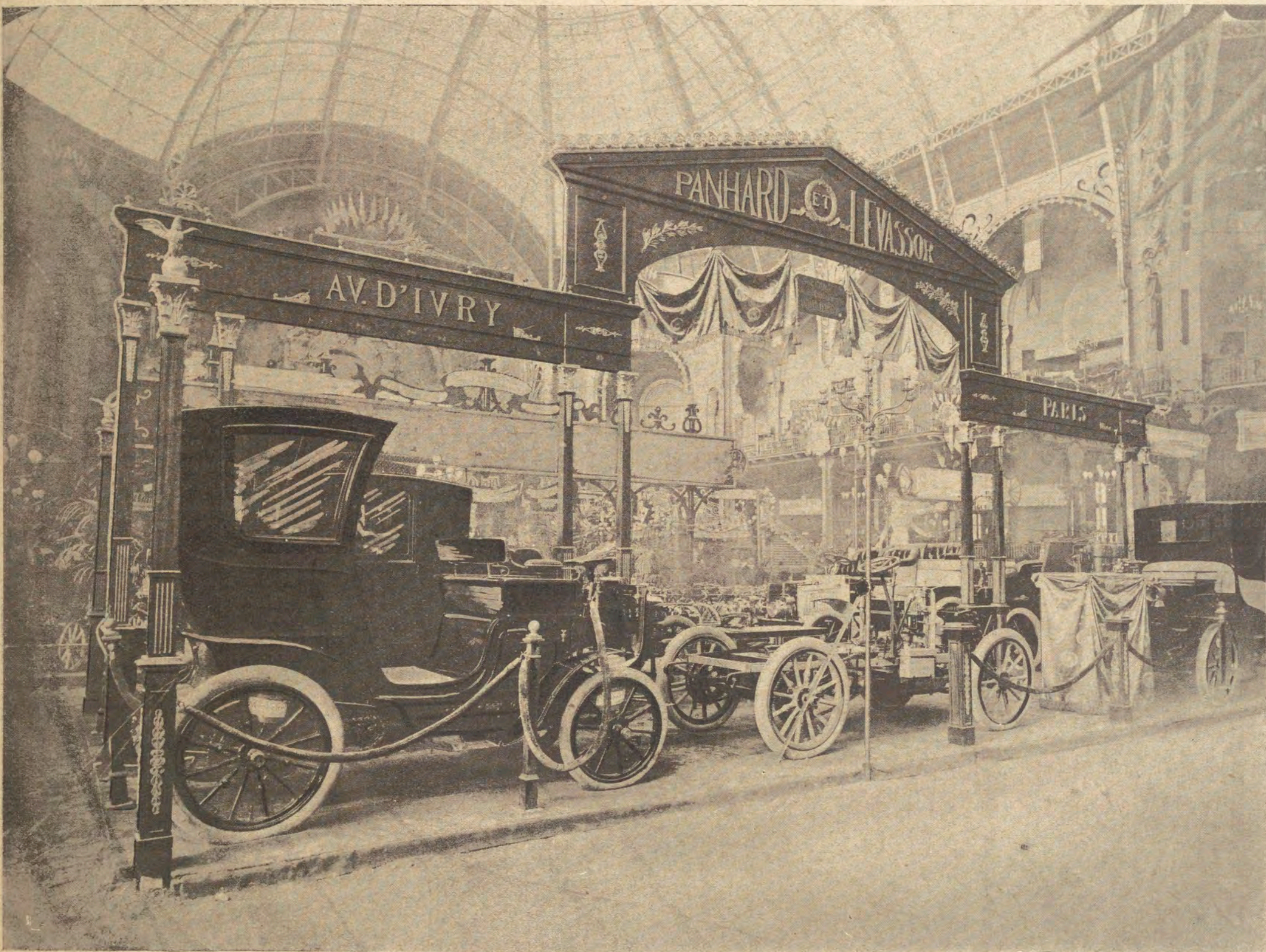
tures de pièces de modèles peu nombreux, rigoureusement interchangeables, fabriquées en grand et au moyen de machines de précision.

La Société n'a pas eu à se repentir d'avoir agi ainsi; sa clientèle a été pour elle le plus précieux collaborateur, discernant promptement parmi les types créés ceux qui étaient appelés à disparaître et ceux qui devaient prendre une grande extension. Ainsi donc, tout naturellement, sans avoir fait autre chose que suivre les désirs du public, la Société se trouve maintenant en présence d'un nombre de types assez restreint pour qu'il soit possible de les cataloguer aisément. Ces types sont d'ailleurs si bien connus qu'il n'est plus nécessaire de les décrire longuement.

En un mot, la Maison Panhard-Levassor, qui a vu naître dans ses ateliers d'Ivry l'industrie automobile, est aujourd'hui récompensée de ses efforts par le succès qu'elle obtient dans le monde entier où sa construction est la plus recherchée. Voici un aperçu des principales grandes épreuves gagnées par elle.

Concours du Petit Journal 1894 : 1^{er} Prix.

Course Paris-Bordeaux et retour 1895, voiture arrivée première : Prix



Société anonyme des anciens établissements Panhard et Levassor. (Stand 68).

d'échappement baigne constamment dans un bain d'huile, étant placée dans le carter des volants. En un mot, ce châssis résume le dernier cri de la construction automobile.

Très admirées aussi, sont les voitures légères de 5 et 7 chevaux à moteur à 2 cylindres, parmi lesquelles on voit un cab avec moteur placé sous le siège du conducteur et que l'on conduit absolument comme un cab hippomobile et qui appartient à un médecin de Paris très connu.

Un magnifique landau avec moteur à 4 cylindres faisant au minimum 15 chevaux, réalise le dernier cri du confortable et serait destiné, paraît-il, à servir en mars prochain pour une tournée électorale que doit faire son propriétaire, M. Jaluzot.

L'espace nous manque pour décrire toutes les voitures exposées, dont un duc-tonneau de 10 chevaux à carrosserie démontable n'est pas le moins admiré.

La Société Panhard et Levassor n'a pas craint d'aborder sous sa forme la plus générale le problème de l'établissement d'une voiture automobile, s'efforçant de créer autant de types de voitures qu'il en fallait pour répondre à toutes les convenances particulières, tout en s'attachant à composer ces voi-

Unique de M. le Président de la République; Prix Unique de la Ville de Bordeaux; deuxième Prix de la Course.

Course Paris-Marseille et retour 1896 : 1^{er}, 2^e et 3^e Prix.

Course Paris-Dieppe 1897 : 1^{er}, 2^e, 3^e, 5^e et 6^e Prix.

Course Marseille-Nice 1898 : 1^{er}, 2^e et 3^e Prix.

Course Paris-Amsterdam-Paris : 1^{er}, 2^e, 4^e et 6^e Prix.

Course Paris-Bordeaux 1899 : tous les Prix : 8 voitures dans les 9 premières arrivées.

Course du Tour du France 1899 : 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 6^e et 7^e Prix.

Course de Pau 1900 : 1^{er}, 2^e, 3^e, 5^e et 6^e Prix.

Course de Nice-Marseille 1900 : 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 6^e et 7^e Prix.

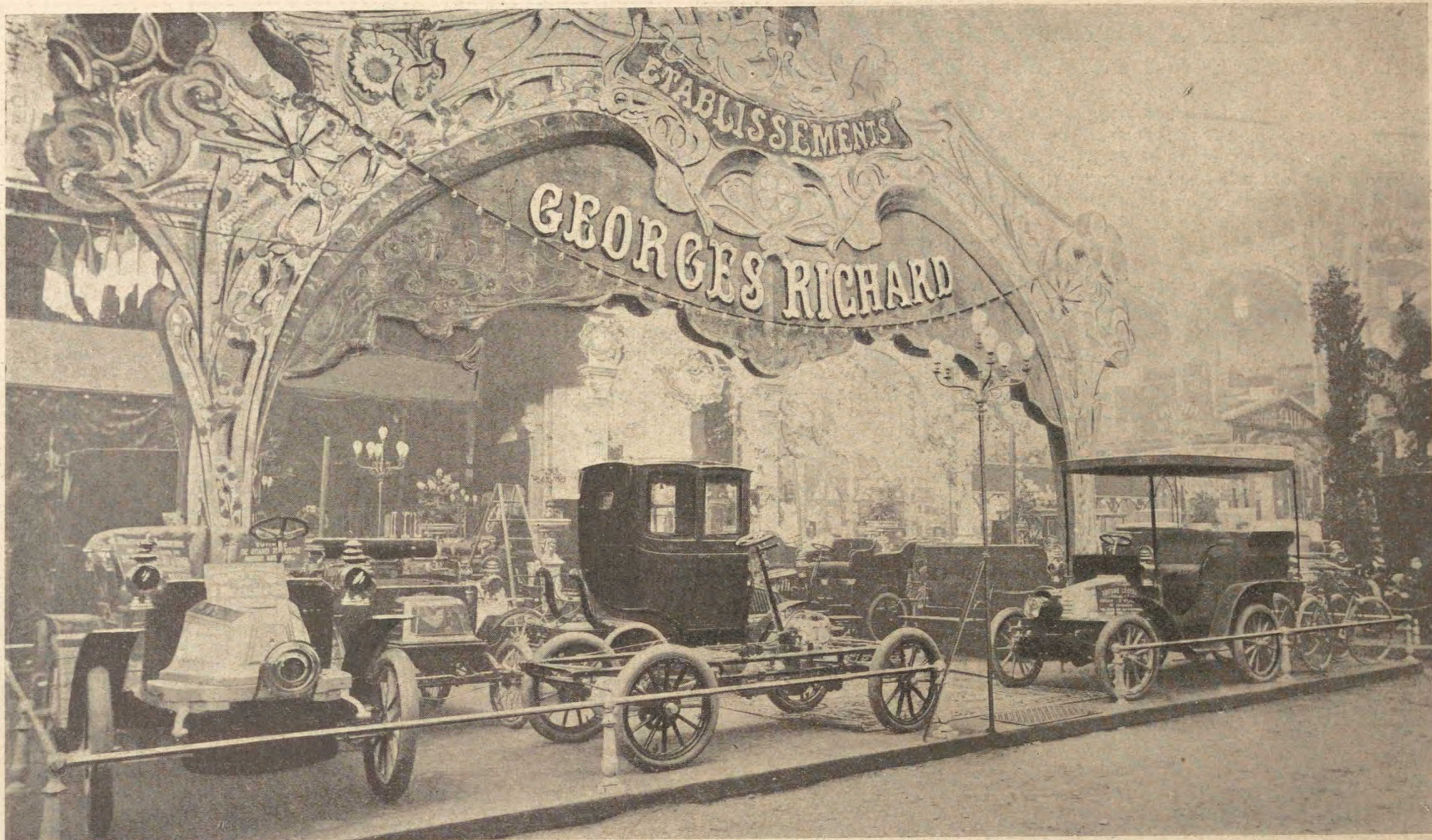
Course Paris-Toulouse-Paris 1900 : 2^e, 3^e et 4^e Prix.

Course Paris-Bordeaux 1901 : 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 8^e et 9^e Prix.

Course Paris-Berlin 1901, grosses voitures : 2^e, 3^e, 5^e, 6^e, 7^e et 8^e Prix. — Voitures légères : 1^{er}, 2^e et 3^e Prix.

La coupe Gordon Bennett a été gagnée depuis sa fondation par les voitures Panhard et Levassor.

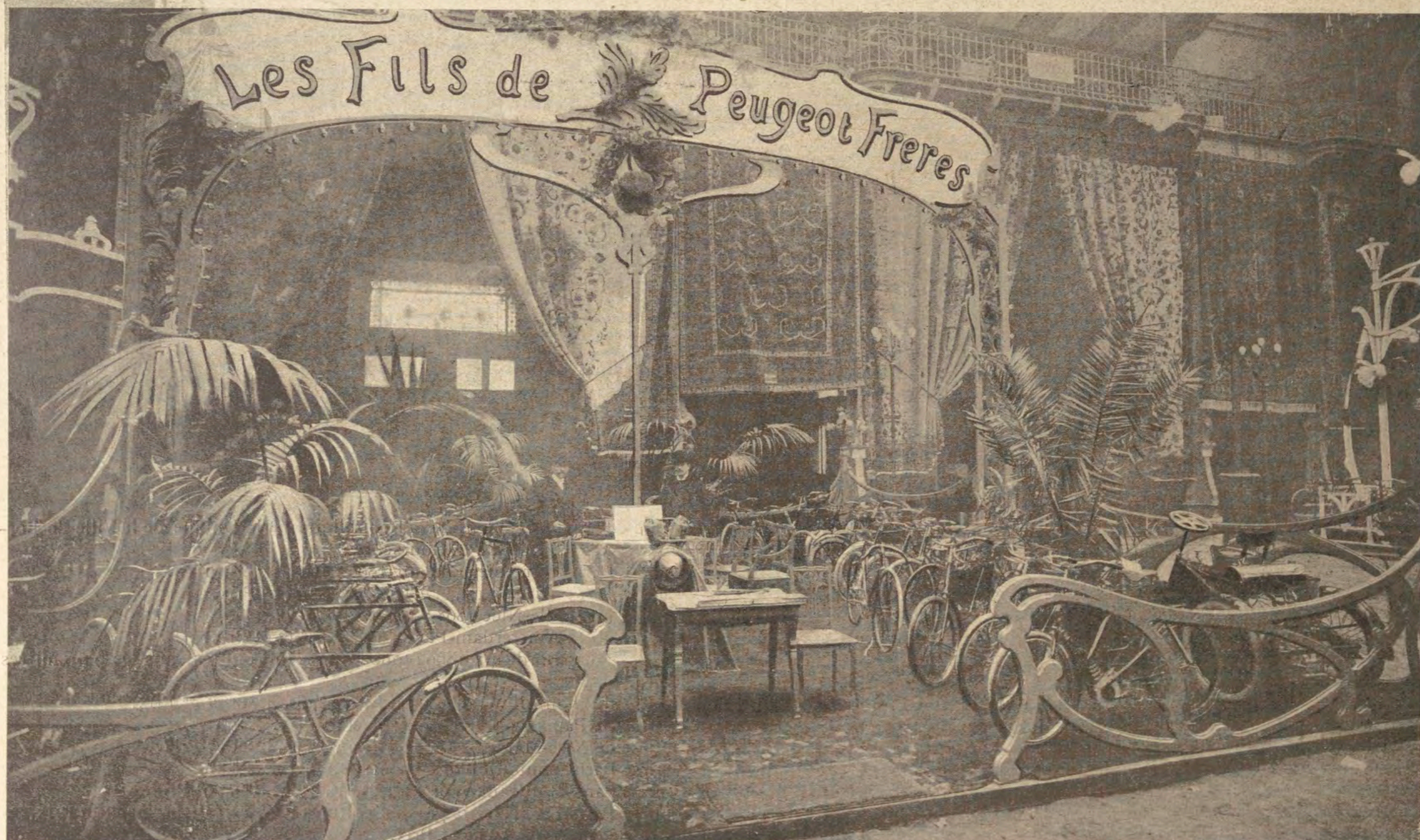
Notre numéro consacré aux **PRINCES DU SPORT** sera vendu 75 centimes.



Société des Établissements Georges Richard. (Stand 62).

Le stand où l'on s'écrase journellement pour admirer le nouveau châssis qui réalise les derniers perfectionnements de la mécanique. Citons la limousine, 10 chevaux, le coupé du sultan du Maroc, le tonneau à 4 places avec dais et surtout la nouvelle voiture légère de 10 chevaux qui fait fureur sur le marché.

A côté des voitures et voiturettes, la bicyclette modèle 1902 avec changement de vitesse, roue libre et frein sur jante, est reconnue comme réalisant, elle aussi, le dernier cri de la construction cycliste.



Les Fils de Peugeot Frères. (Stand 1).

Depuis la fameuse bicyclette de piste qu'ont illustrée les Morin, Bourrillon et tutti quanti, jusqu'à la bicyclette pliante Gérard, tous les modèles actuellement demandés sont exposés dans le stand du Lion.

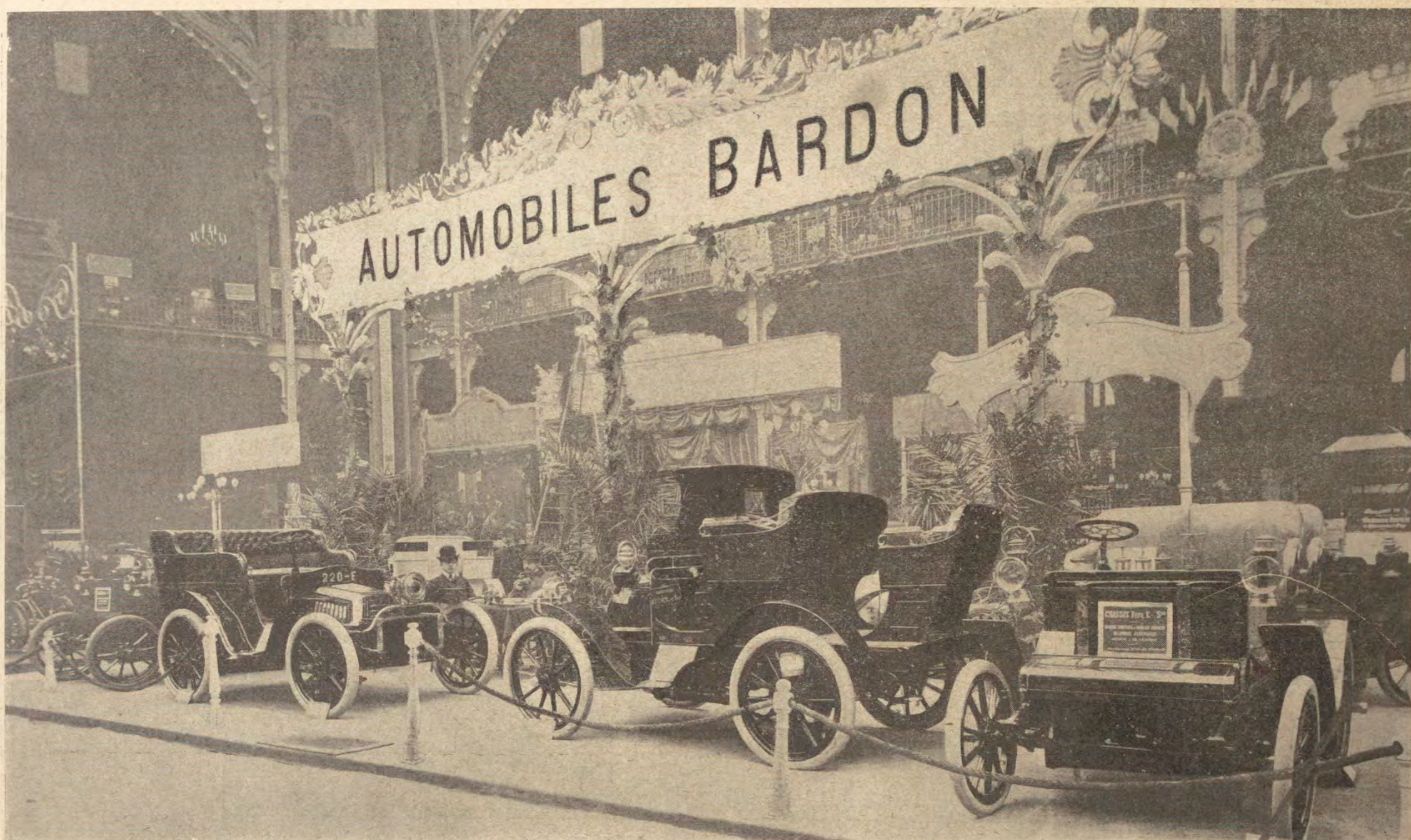
Cette année, la maison Peugeot expose encore une motobicyclette qui sera bientôt la favorite des sportsmen, et des quadricycles et tricycles avec moteur Peugeot de 3 à 4 chevaux et demi.



M. LE BARON DE ZUYLEN DE NYEVELT DE HAAR

PRÉSIDENT DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

L'amour des chevaux a amené le président de l'A.C.F. à se faire le défenseur de l'automobile. Aussi ne faudra-t-il pas s'étonner si on le rencontre un jour promenant avec lui un de ses protégés.



Société anonyme d'automobiles et de traction, système Bardon. (Stand 58).

Très belle exposition de plusieurs types de voitures réalisant le dernier cri du confortable, parmi lesquelles il faut citer les tonneaux, un double phaéton, le cab, une limousine interchangeable fermée, et une limousine interchangeable découverte ; une voiture de livraison.
Toutes ces voitures sont munies d'un moteur équilibré à un ou deux cylindres, suivant la quantité de chevaux, de 4 vitesses et d'un allumage électrique.



Société industrielle des Téléphones. (Stand 69).

Les divers types de moteurs exposés dans le stand sont munis du moteur Ader à 2 et 4 cylindres. On remarque beaucoup un tonneau double phaéton de 10 chevaux et 4 vitesses, un tonneau de 7 chevaux et une limousine de 14 chevaux, moteur à 4 cylindres : un cab, un coupé et une voiture de livraison type 7 chevaux 3 vitesses et direction droite.

DE DION-BOUTON ET C^{ie}.

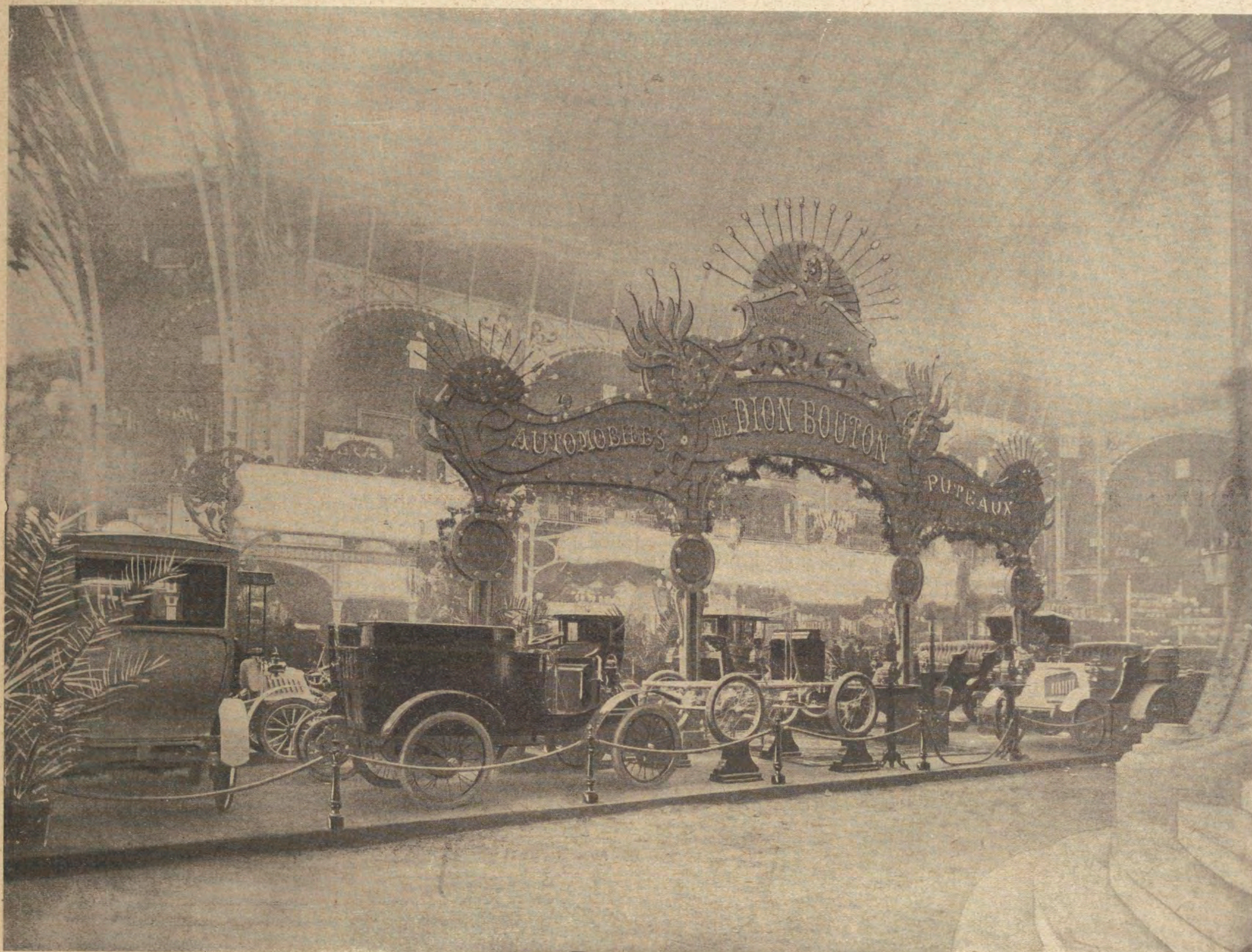
Splendiblement décoré, le stand De Dion et Bouton est toujours entouré d'une foule de visiteurs qui ne se lassent pas d'admirer les nouveaux types exposés parmi lesquels citons rapidement les nouvelles voitures légères de 6 et 8 chevaux, forme tonneau, phaéton et Spider, la voiturette si connue avec moteur à l'arrière, des tricycles et quadricycles, à refroidissement par ailettes et à circulation d'eau.

Voici la description de la nouvelle voiture légère que la maison De Dion et Bouton vient de lancer sur le marché et qui, comme ses aînées, est remarquable par son élégance, l'harmonie de ses lignes et la simplicité de ses organes.

Le moteur est construit d'après les mêmes principes que le moteur du tri-

Dion et Bouton. La transmission par double cordon possède toutes les qualités et réalise un immense progrès dans la construction automobile. — La direction est irréversible, inclinée et à volant. L'embrayage par friction assure un démarrage d'une douceur exceptionnelle et sans le moindre à-coup.

Il comporte deux vitesses ; les vitesses intermédiaires sont obtenues par la manœuvre de la pédale commandant l'échappement variable. La marche arrière étant interposée, permet encore d'aller de l'avant par la simple manœuvre du levier d'embrayage vers l'avant. Les freins sont au nombre de deux. Le premier est un frein à ruban dont la commande est située sur le côté extérieur de la voiture, à portée de la main droite du chauffeur. Ce frein agit sur les moyeux des roues arrière. Le second est commandé par la pédale de réglage de l'échappement qui, à fond de course, actionne une paire de sabots agissant sur une



De Dion, Bouton et C^{ie}. (Stands 8 et 33).

cycle, avec l'adjonction d'un dispositif pour échappement variable, permettant d'économiser l'essence et de ménager le moteur dans les cas où il n'est pas nécessaire d'utiliser toute la puissance. Une pédale, placée sous la pointe du pied gauche, commande ce dispositif. Le moteur est monocylindrique et à refroidissement par circulation d'eau. Un radiateur placé à l'avant, au-dessous de la manivelle de la mise en marche, provoque le refroidissement de l'eau.

Le châssis construit en tubes d'acier étiré supporte :

- 1° A l'avant, le moteur et le carburateur à pulvérisation ;
- 2° A l'arrière, réunis dans un même carter d'aluminium, le changement de vitesse, le différentiel et la marche arrière ;
- 3° La carrosserie, forme tonneau ou double phaéton, comportant quatre très larges places.

Deux ressorts droits et deux demi-ressorts à l'avant, deux ressorts longitudinaux et un ressort transversal à l'arrière relient le cadre aux essieux et assurent une suspension extrêmement douce. La voie est de 1^m18, l'empattement est de 1^m65. Les quatre roues mesurent 0^m75 de diamètre avec quatre pneus de même dimension. Les roues d'arrière sont motrices et reçoivent leur mouvement, de même que les voiturettes de 4 chevaux et demi, par l'intermédiaire d'arbres à la "Cardan". — Ce système si apprécié qui supprime tous les inconvénients de la chaîne est la propriété exclusive de la maison de

poulie calée sur l'arbre secondaire du changement de vitesse. Ces deux freins agissent également en arrière comme en avant.

En résumé, cette voiture est d'un maniement facile. Sa conduite ne demande aucun effort, le mouvement oblique maximum des roues avant, soit à droite, soit à gauche, s'obtient par un mouvement du volant de trois quarts de tour environ. Le dispositif spécial de marche arrière permet d'évoluer au milieu des encombrements sans crainte des à-coups et des mouvements de recul des files de voitures. Tous ses organes sont d'un accès facile ; son poids est d'environ six cents kilos.

Tout le monde connaît les voiturettes avec moteur à l'arrière ainsi que les motocycles et quadricycles qu'ont rendu célèbres les victoires remportées par eux depuis le début de l'automobilisme : victoires que nous ne pouvons citer ici car la place nous fait défaut. Tout le monde a dans la mémoire la retentissante performance accomplie par eux dans la dernière grande épreuve internationale Paris-Berlin, où les premières places étaient remportées par les Osmont, Bardin, Collignon, Bardeau, etc., loin devant les autres ; succès qui a été confirmé dans une des dernières réunions de l'année : la coupe de Deauville.

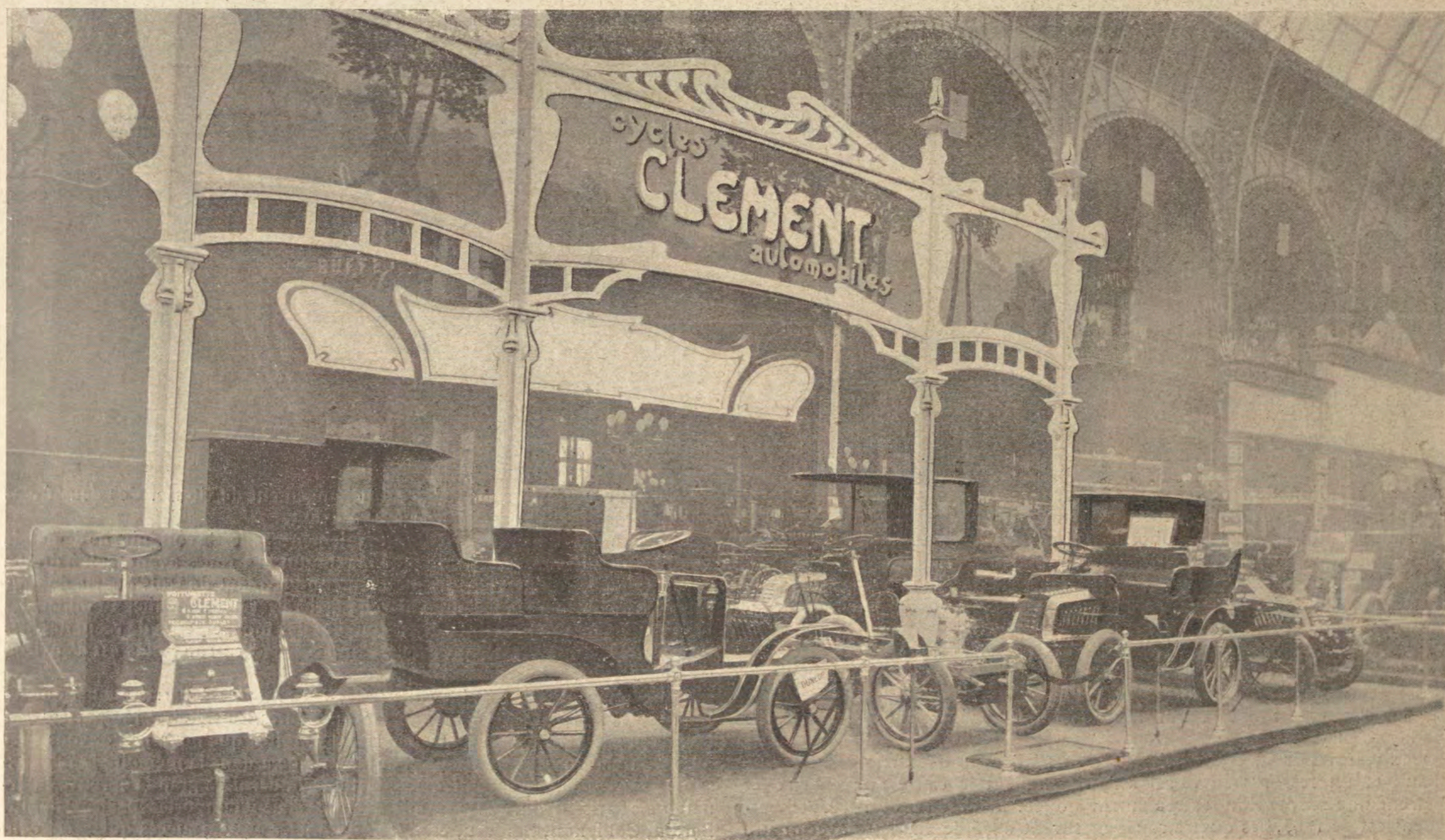
On remarque encore dans le stand un groupe électrogène, muni d'un régulateur électrique breveté, ainsi qu'un ensemble moteur pour bateau avec embrayage, changement de marche et pompe de circulation.



Société anonyme d'électricité et d'automobiles Mors. (Stand 34.)

A côté du merveilleux châssis de 15 chevaux exposé par la grande victorieuse de l'année, les visiteurs s'arrêtent pour admirer les nombreux trophées remportés cette année et qui sont placés à l'entrée du stand qui contient les modèles de 1902.

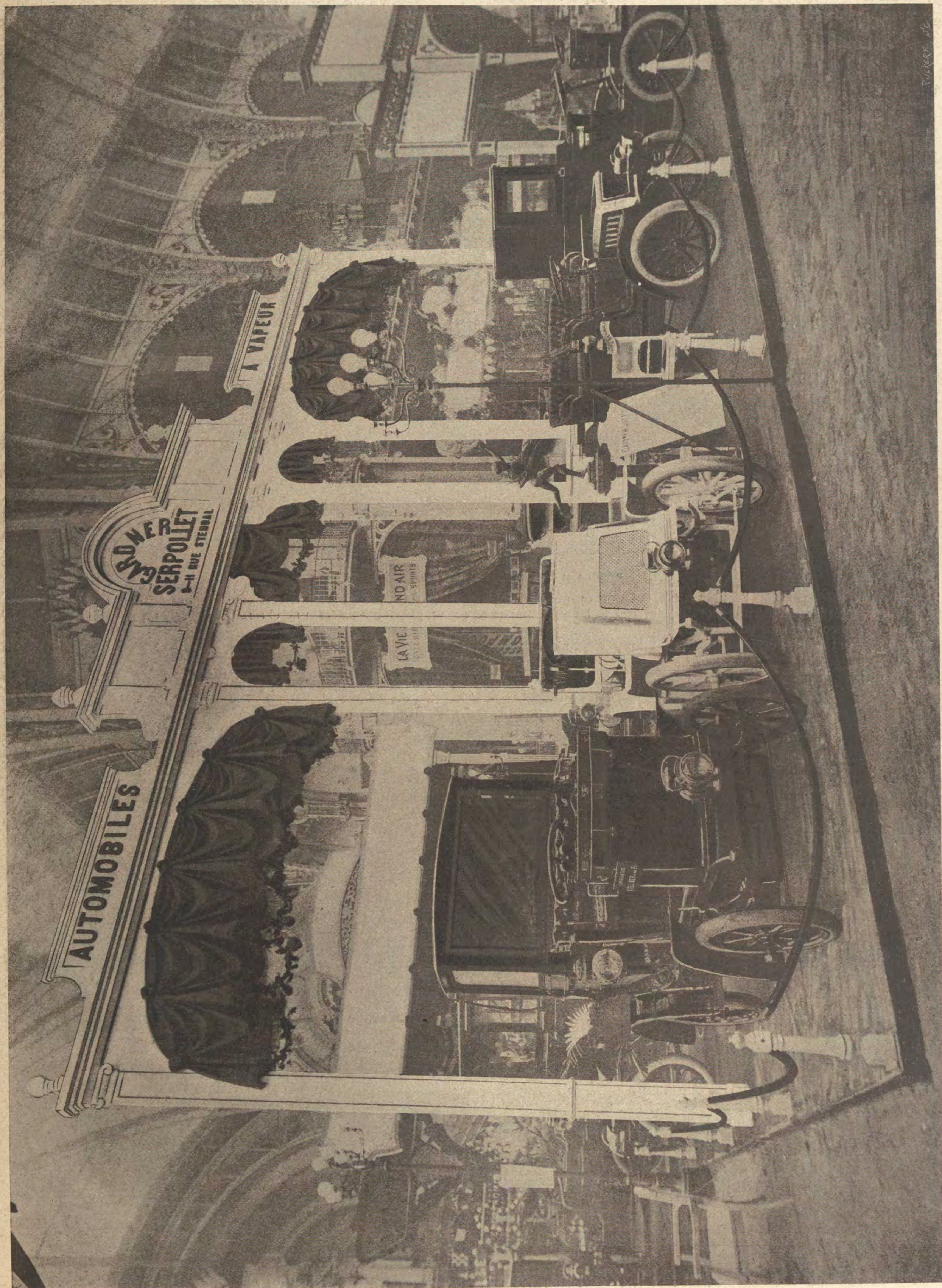
Tout le monde veut voir la gagnante de Paris-Berlin, qui est le même type que celui avec lequel Fournier vient de faire du 112 à l'heure en Amérique et qui comporte un moteur à 4 cylindres verticaux, allumage par magnéto-tournante, frein avec mâchoire sur le différentiel, etc.



Cycles Clément. (Stand 32.)

Bicyclettes, voiturettes, voitures, motocycles et autocyclettes, tout cela se voit et se fait admirer au stand si artistiquement décoré de la grande maison Clément.

La nouvelle voiture légère, type de 1902, avec moteur vertical placé en avant et une force de 7 chevaux est très remarquable ainsi que l'autocyclette dont le poids est inférieur à 30 kilos et qui, pour ses débuts, a gagné le premier prix au critérium des motocyclettes (poids au-dessous de 30 kilos) et établi en plein hiver le record Paris-Rome, 1800 kilomètres en 4 jours et 20 heures.



Gardner-Serpollet (Stand 79).

La marque triomphatrice de l'année ! faut-il rappeler les meetings de Nice, Deauville, Gaillon, Bordeaux, etc., où la vapeur a triomphé ? Le stand Gardner-Serpollet obtient un réel succès et c'est justice, car les modèles exposés, — tous vendus à des clients, — sont d'un goût parfait. A signaler particulièrement le landaulet et le coupé 6 chevaux, la 20 chevaux qui servit au Généralissime Brugère pendant les manœuvres ; enfin la voiture légère 12 chevaux, type 1902 qui doit, si nous sommes bien informés, se signaler bientôt à Nice, dans la Coupe du Mile.



Brouhot et C^{ie}, à Vierzon (Cher). (Stand 31).

Parmi les voitures exposées par MM. Brouhot et C^{ie}, la faveur du public semble s'arrêter tout particulièrement sur un omnibus à 6 places d'intérieur, 2 devant et 3 d'impériale, réalisant le dernier mot du confortable. Mentionnons encore : un phaéton 4 places, une charrette anglaise, un vis-à-vis 3 places, un tonneau 4 places, un cab-coupé fermé pour l'hiver, etc.

Toutes ces voitures sont munies du moteur Brouhot dont l'éloge n'est plus à faire.



Renault Frères. (Stand 30).

Cette maison expose un châssis de sa nouvelle voiture légère, qui est déjà certaine d'avoir le même succès que la voiturette si connue et si appréciée et dont les succès seraient trop longs à énumérer.

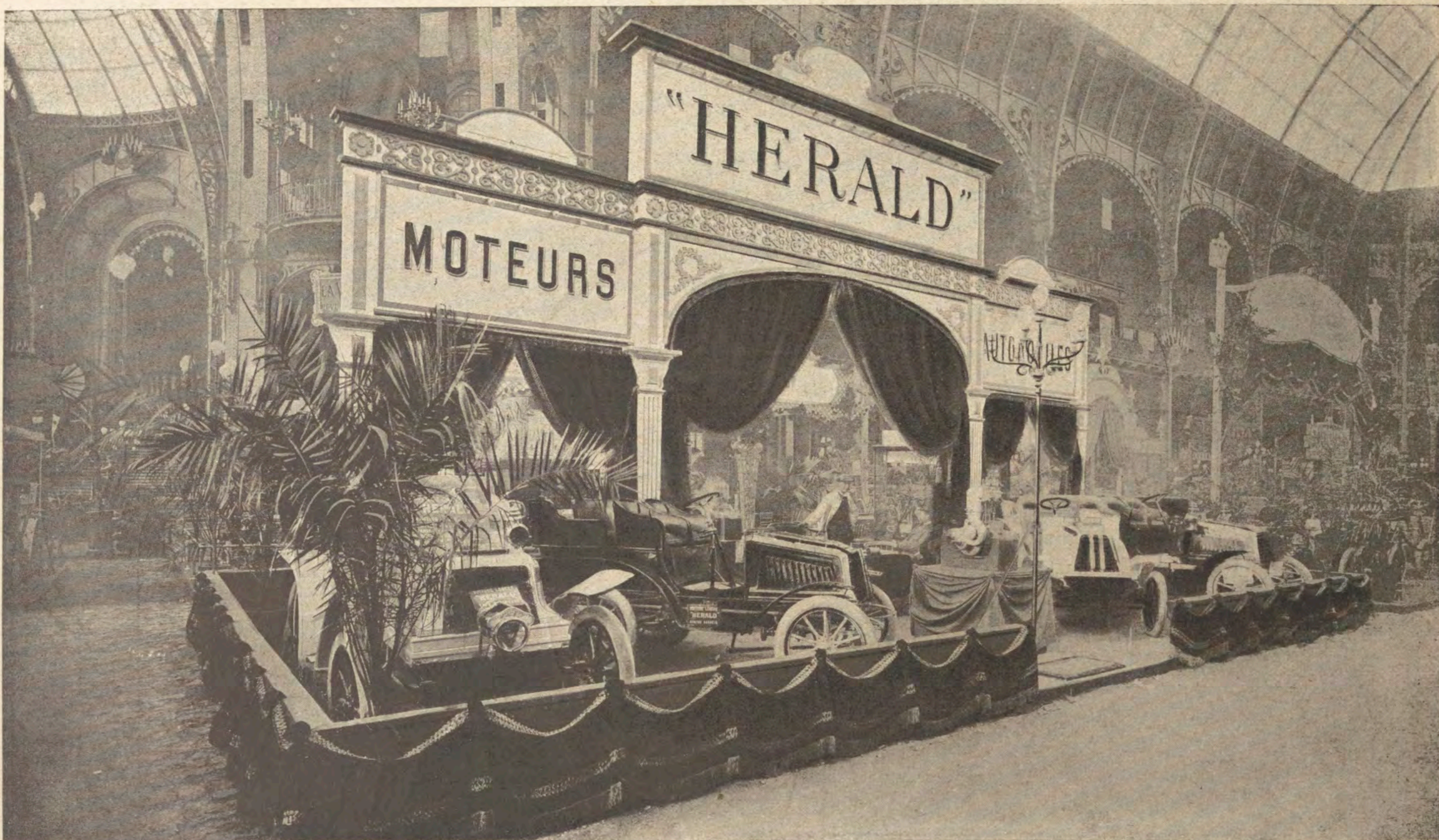
Dans la nouvelle voiture, il faut surtout citer le changement de vitesse commandé par un levier et, placé dans un carter central, le frein direct sur le différentiel, allumage électrique par fils isolés, supprimant les courts circuits, les ressorts plats du châssis et enfin la grande simplicité des organes.



M. LE MARQUIS DE DION

VICE-PRÉSIDENT DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

A mis des moteurs aux cycles, aux voitures, aux ballons, aux ... barattes à beurre, finira par en mettre jusqu'à la roue de la Fortune.



Société des moteurs et automobiles Herald. (Stand. 77).

Grand et légitime succès pour cette maison nouvelle qui s'affirme déjà comme de tout premier ordre et qui présente aux visiteurs trois types absolument parfaits sous tous les rapports, tous trois hors pair, parmi lesquels la dernière nouveauté, la voiture grand luxe à moteur Herald de 16 chevaux, type 4 places, tonneau démontable avec châssis en bois armé, 4 vitesses et roues en bois.



Société anonyme l'Aster (Stand 77).

La nouveauté exposée par cette Société cette année est le nouveau moteur à 2 cylindres, établi avec les pièces communes au moteur de 6 chevaux, clapets, soupapes, pistons, bielles, raccords, etc., ce qui permet le remplacement facile de toutes les pièces, d'ailleurs interchangeables. Le moteur Aster a été appliqué à un ensemble électrogène accouplé à une dynamo; à un ensemble pour canot de plaisance avec changement de marche, etc.

DE DIETRICH ET C^{ie}.



De Diétrich et C^{ie}. Omnibus et Camions (Stand 66).

On y construit également des voitures du type léger, à essieu tournant, avec moteur de 6 chevaux. Plusieurs de ces voitures figurent également à l'Exposition de décembre, notamment deux voitures type courant, carrosserie, tonneau et phaéton, puis une voiture cab fermé, carrosserie de grand luxe, qui serait le fiacre idéal pour Paris, et enfin une jolie petite voiture de livraison permettant de transporter 6 à 800 kilos de poids utile et d'être remplacée par une carrosserie de promenade genre tonneau.

A signaler aussi une série d'omnibus de 10 à 12 places à l'intérieur, moteur de 12 chevaux; ces omnibus sont destinées à des services publics, et, afin de faire des essais concluants, les ateliers de Lunéville vont établir, à leurs frais, un service de transport entre Lunéville et Blamont, distance [: 30 kilomètres.

Chaque omnibus aura 90 kilomètres à faire par jour. Chacun peut, aujourd'hui, voir un de ces omnibus au Salon, au stand de Diétrich, ainsi qu'un camion chargé de faire le service des marchandises du service précité.

On se souvient que c'est sur une voiture de Diétrich que les photographes de *La Vie au Grand Air* suivirent la course Paris-Brest et que cette voiture fut la seule qui accomplit en outre ce dur parcours de 1200 kilomètres sans panne et sans arrêt.

Cette année la grande Maison de Lunéville expose des nouveautés sensationnelles, parmi lesquelles nous remarquons la nouvelle voiture légère à essieu tournant avec moteur de 8 chevaux tournant à 800 tours, allumage électrique ou à tubes incandescents.

Le mécanisme est une nouveauté : les chaînes et les cardans ont été supprimés et par conséquent le rendement est de beaucoup supérieur; plus de graissage; le montage et sont d'une facilité extraordinaire.

Très remarqués aussi un phaéton, une limousine, un tonneau avec daïs et un omnibus de 14 places.

L'essieu arrière est formé de deux tubes réunis par une boîte en aluminium: ces deux tubes sont traversés et servent de guides à deux arbres portant chacun une roue et réunis entre eux par un différentiel. Un train balladeur à trois vitesses reçoit le mouvement du moteur et communique au pignon de commande celle des trois vitesses que le conducteur met en prises.

La direction est inclinée à 65°, la marche arrière réduite à 7 kilomètres, se fait en mettant le levier à portée de la main gauche dans le cran de marche arrière et en appuyant avec le talon sur un levier qui enclanche un pignon à coulisse inversant le sens de marche.

Les omnibus de quatorze places, camions et voitures de livraisons exposés sont remarquables à tous les points de vue et les connaisseurs ne s'y trompent pas: l'année 1902 s'annonce déjà comme un grand succès pour la construction de cette maison de tout premier ordre.

Un de nos correspondants a eu l'occasion de visiter l'usine de MM. de Diétrich et C^{ie}, à Lunéville; le travail y bat son plein, on y construit, par séries de vingt-cinq voitures, des voitures nouveau modèle à chaîne, avec moteurs de 9 à 12 chevaux. Nous retrouvons, au Salon, de ces jolies voitures, carrosserie, landaulet et tonneau nouveau genre.



De Diétrich et C^{ie}. Les Voitures (Stand 6).

A. DARRACQ ET C^{ie}.

Il faudrait un volume pour décrire toutes les belles choses que l'on voit au stand blanc et or. Contentons-nous d'en donner un aperçu général.

C'est d'abord la nouvelle voiture légère, type 1902, qui marchera sur les traces de son aînée de 1901.

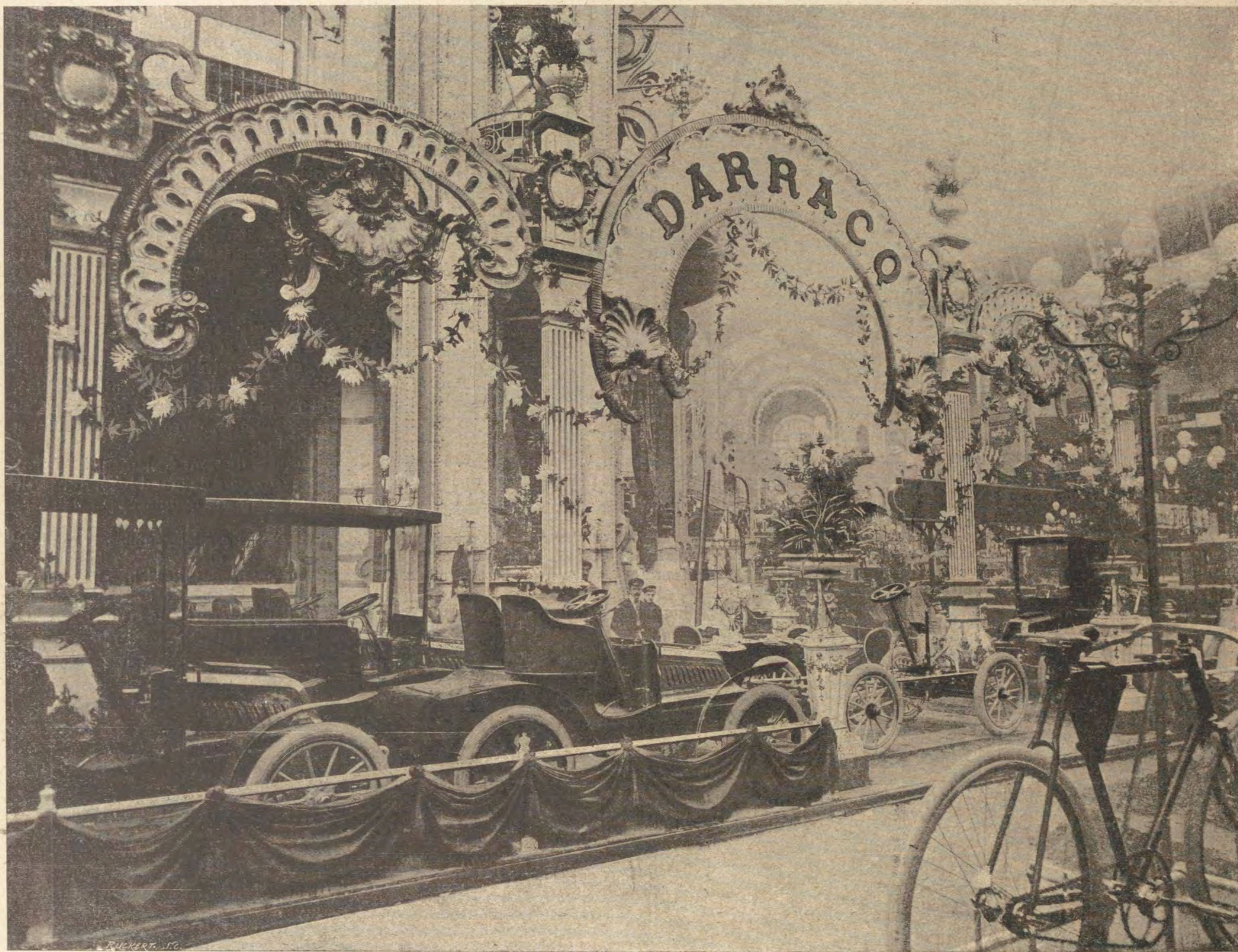
Un châssis en blanc, donnant la description de cette voiture, est exposé et l'on fait queue pour en admirer les derniers perfectionnements.

Ce châssis, rectangulaire de forme, construit en tubes d'acier, repose sur les essieux par l'intermédiaire de ressorts à rouleaux très longs à la fois souples et résistants. A l'avant, se trouvent groupés le moteur, le radiateur, les réservoirs, etc., de telle sorte que l'arrière, nettement dégagé, est apte à recevoir une carrosserie quelconque au choix de l'acheteur, pouvant comporter 2, 3 ou 4 places spacieuses et confortables. La largeur de voie et le grand écartement entre les essieux, joints à la disposition *en-dessous* du châssis de tous les

La pompe de circulation d'eau, exempte de tous les ennuis qu'entraînent ses congénères, fait partie intégrante du moteur, dans le carter duquel elle est enfermée; elle est identique à celle expérimentée depuis de longues années sur les machines outils, c'est dire qu'elle ne donne lieu à aucune critique.

Le carburateur fixé au moteur est du type à pulvérisation généralement adopté aux voitures les plus en vogue, mais on lui a apporté certains perfectionnements de détail qui le classent bon premier en matière d'économie. Sa disposition lui permet de fonctionner également bien soit avec l'essence de pétrole, soit avec l'alcool carburé. Grâce à lui, le moteur Darracq de 9 chevaux consomme un litre d'essence par 12 kilomètres, soit environ 8 litres 1/2 par 100 kilomètres, quantité inférieure à ce que dépensent, pour le même parcours, les moteurs de 5 à 6 chevaux actuellement en usage.

Or, le groupe que nous venons de décrire, composé du moteur, de la pompe, du carburateur et de l'allumage, forme un tout compact que l'on



A. Darracq et C^{ie}, (Stand 70).

organes lourds, en font un véhicule d'une stabilité incomparable, procurant ainsi aux voyageurs, la sécurité la plus parfaite.

Le moteur "Darracq" type vertical d'une force de 9 chevaux est fabriqué de toutes pièces aux usines de Suresnes.

Il comporte un allumage électrique et une circulation d'eau. Son volant, extérieur au moteur, mais intérieur au châssis, vient coiffer l'embrayage à friction au centre du bâti, et prend sa place entre le moteur même et le changement de vitesse qu'il commande à brève portée. Muni d'un régulateur automatique sur l'admission des gaz carburés, le moteur Darracq n'aspire jamais qu'une quantité de gaz proportionnée à la force qui lui est demandée.

Une pédale unique, relevée par un ressort aboutissant au régulateur, agit suivant les positions soit comme accélérateur, soit comme modérateur, et donne par ce fait au moteur une élasticité sans égale.

Le nouveau moteur peut tourner de 200 à 1600 tours et sa force varie de 1/4 cheval à 9 chevaux.

D'autre part, il n'échappe à personne que, la consommation d'essence étant rigoureusement proportionnelle à la force exigée du moteur, cette consommation se trouvera réduite au minimum lorsque soit à l'arrêt, soit dans les descentes ou lorsqu'on veut marcher lentement en palier, il devient inutile d'utiliser toute la puissance du moteur.

La mise en marche se fait à l'avant de la voiture à l'aide d'une manivelle fixe.

peut détacher du châssis en enlevant simplement quatre boulons, sans avoir à toucher à aucune autre pièce d'un groupe différent : c'est là un point capital sur lequel nous appelons l'attention des spécialistes et des amateurs.

Le mouvement est transmis directement au différentiel que supporte l'essieu arrière, par un arbre à joints de cardan spéciaux brevetés.

Le poids de la voiture Darracq varie de 550 kilos environ suivant le type de carrosserie qui lui est appliqué, type qui peut au choix de l'acheteur comporter, 2, 3 ou 4 places.

Citons ensuite une charrette à 4 places, sur roues acier de 750 X 85 (extra-fort) et 650 X 95 av. (renforcé), un tonneau à 4 places, un double phaéton idem, tous avec moteur de 9 chevaux, et dont le prix d'achat est à portée de chacun : des quadricycles et tricycles dont la réputation est universelle et sur un desquels Rigal a réussi à couvrir le mille et le kilomètre à une vitesse de 110 kilomètres à l'heure.

Rappelons, en passant, que pendant l'année 1901, les voitures Darracq ont pris part à 52 épreuves et qu'elles sont arrivées 47 fois premières ou primées. La production de l'année a été de 1200 voitures et déjà 950 sont vendues pour 1902.

Les principaux records que détient la voiture légère, sont la côte de Gaillon en 1 min. 0 s. 2/5, le kilomètre lancé en 53 secondes et le mille lancé en 1 min. 7 s.

LA CARROSSERIE INDUSTRIELLE

Nous avons été frappés tout d'abord, ici, par l'élégance des nouveaux modèles créés par cette société de construction, qui s'est mise d'emblée au niveau des premières maisons pour la construction des caisses de voitures automobiles.

Voici l'omnibus Panhard construit sur châssis de 7 chevaux. C'est une merveille au point de vue du confort et de la légèreté. Il se transforme presque instantanément en tonneau, et la manœuvre qui a été faite devant nous mérite l'attention toute spéciale du public.

C'est de la prestidigitatation véritable.

Cette voiture, en somme, réunit tous les avantages rêvés : si l'on considère qu'à volonté, et en quelques minutes, on peut obtenir un tonneau découvert à 4 ou 5 places, confortable et vraiment élégant de forme.

Craint-on le froid ? la transformation en un omnibus bien clos s'opère en

construction des caisses d'automobiles. Elle compte aujourd'hui parmi ses clients les plus grandes marques, telles que Panhard et Levassor, Darracq, Georges Richard, l'Electromotion, Rochet et Petit, Rochet et Schneider, etc.

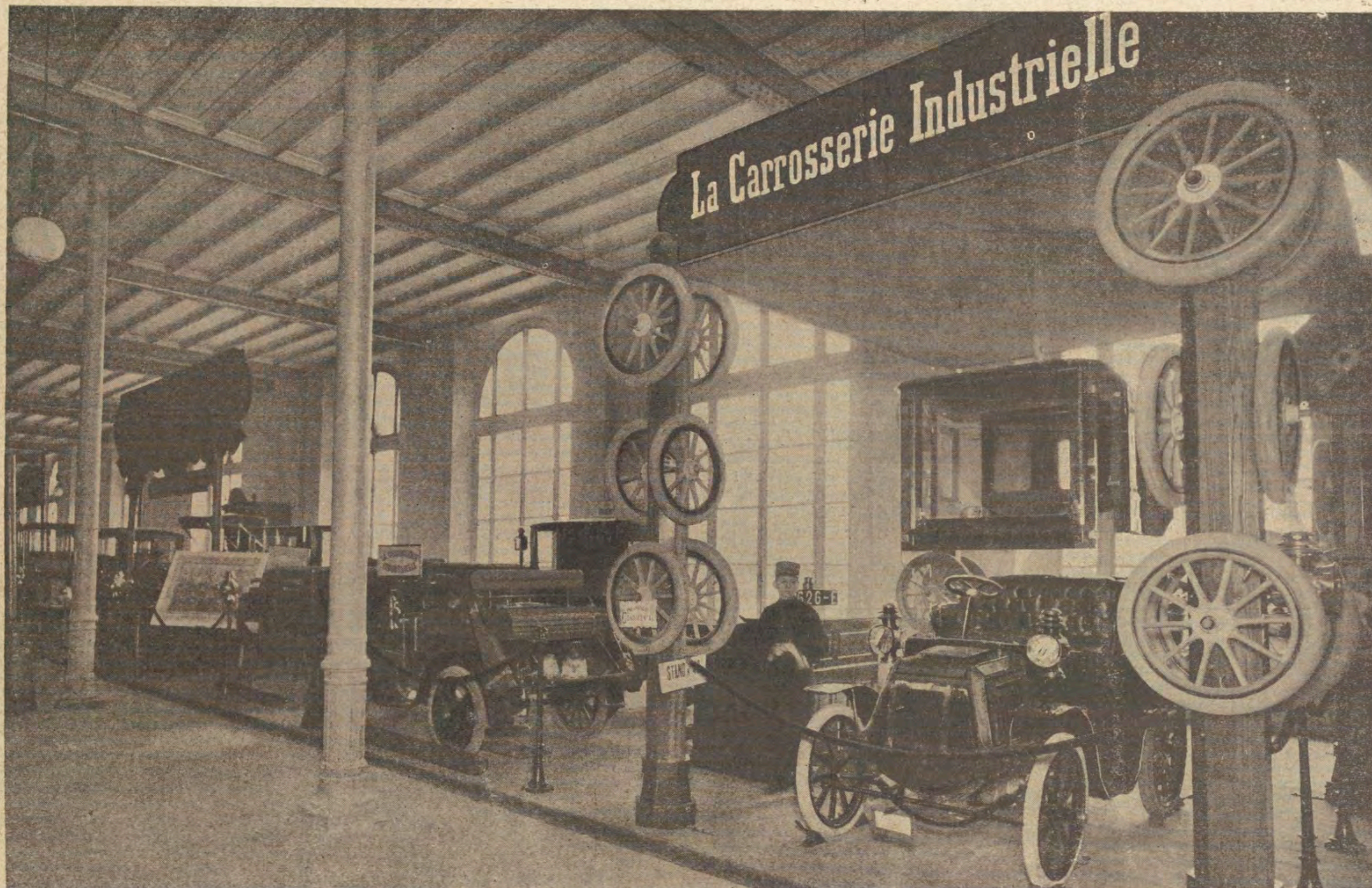
La Carrosserie industrielle s'est fait en outre une spécialité pour la construction des caisses aux notabilités bien connues du monde des chauffeurs.

La question de la carrosserie est certainement l'une des plus délicates de l'automobile.

Sur un châssis de forme régulière, faire tenir solidement, et malgré tous les cahots, une carrosserie, ni trop lourde, le fabriquant client ou plutôt ses reins s'en plaindraient, difficile problème de la *Vie au Grand Air*.

Et la coupe de la voiture ! Et sa forme ! Et sa couleur ! Couleur agréable et en même temps robuste, ne craignant ni la poussière ni la boue.

Pour avoir une solution pratique et élégante de ces délicats problèmes, une petite visite s'impose au stand de la Carrosserie Industrielle.



Carrosserie Industrielle (Stand 43).

laissant glisser un câble qui actionne un mouffle fixé au plafond de la remise et... le tour est joué. Cette couverture mobile s'assujettit facilement et, grâce à un ajustement parfait, point de vibrations à craindre, le tonneau et sa couverture font corps.

Est-il besoin de conseiller aux châtélains d'aller voir le stand 43 avant de choisir leur carrosserie ? L'omnibus tonneau est tout indiqué à leur choix.

Il en est de même aussi pour la voiture de chasse.

Très remarquée et répondant au desideratum que nombre de chasseurs nous ont tant de fois suggéré. Voiture très élégante où rien ne manque, étant donné qu'à la carrosserie industrielle, on a pensé à la munir de tous ses accessoires : on y voit même le chien et quelques pièces du « tableau » ! C'est bien le véhicule à la fois confortable et robuste, pouvant aller sur tous les terrains.

Le landaulet sur châssis Richard a été bien compris et monté d'une façon si légère qu'il peut être supporté par un châssis Richard de 4 chevaux, sans que le moteur s'en plaigne.

A mentionner également les diverses caisses exposées sur des tréteaux, parmi lesquelles nous remarquons tout spécialement un double phaéton et un tonneau, commandés par la maison Outhenin-Chalandre. La Carrosserie Industrielle s'étant mise dans le mouvement de rapidité vertigineuse avec lequel l'automobile se développe, a monté des ateliers spéciaux pour la

On y voit d'ailleurs des châssis de toutes les marques et des voitures de tout système et de toute destination.

La note d'unité est pourtant bien nette.

Il y a dans toutes ces carrosseries un je ne sais quoi d'intraduisible qui décèle la Carrosserie Industrielle comme la coupe du pantalon décèle le bon faiseur.

Le directeur de la Carrosserie Industrielle, M. Pauwels, très lancé dans l'automobile et membre de la Chambre syndicale, nous a intéressés par ses explications, au cours de la promenade qu'il a bien voulu nous faire dans son stand.

Il nous a offert en partant un petit catalogue très complet, que nous engageons fortement les lecteurs de la *Vie au Grand Air* à réclamer au stand de ladite société dans lequel ils trouveront tous les renseignements nécessaires, non seulement pour faire établir la carrosserie qu'ils ont dans l'esprit d'avoir, mais souvent encore des indications très précieuses sur des petits détails que l'on oublierait quelquefois, ce dont le manque se fait sentir lorsqu'il est trop tard pour y remédier.

Tous les sportsmen désireux de posséder une voiture réalisant le dernier mot du confortable ne doivent donc pas hésiter un seul instant à visiter ce stand.

Demandez partout notre prochain numéro : 36 pages, 75 centimes.



La ferme à l'alcool.

C'est ici le triomphe de l'alcool industriel. Extrait des betteraves qu'a produites le fermier, il alimente le moteur qui met en marche sa batteuse, actionne sa baratte à beurre, tire l'eau de son puits, moud son blé, laboure la terre qui produira les betteraves de l'an prochain, renouant ainsi le cycle complet.



Un journal à l'alcool.

Là encore dans l'Exposition de l'Auto-Vélo, c'est l'alcool qui met en mouvement les linotypes, chauffe le plomb à la clicherie, fait tourner la rotative d'où le papier défile à la vitesse de 30 kilomètres à l'heure. C'est la plus grande curiosité du Salon.

EXPOSITION DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLES



M. GUSTAVE RIVES

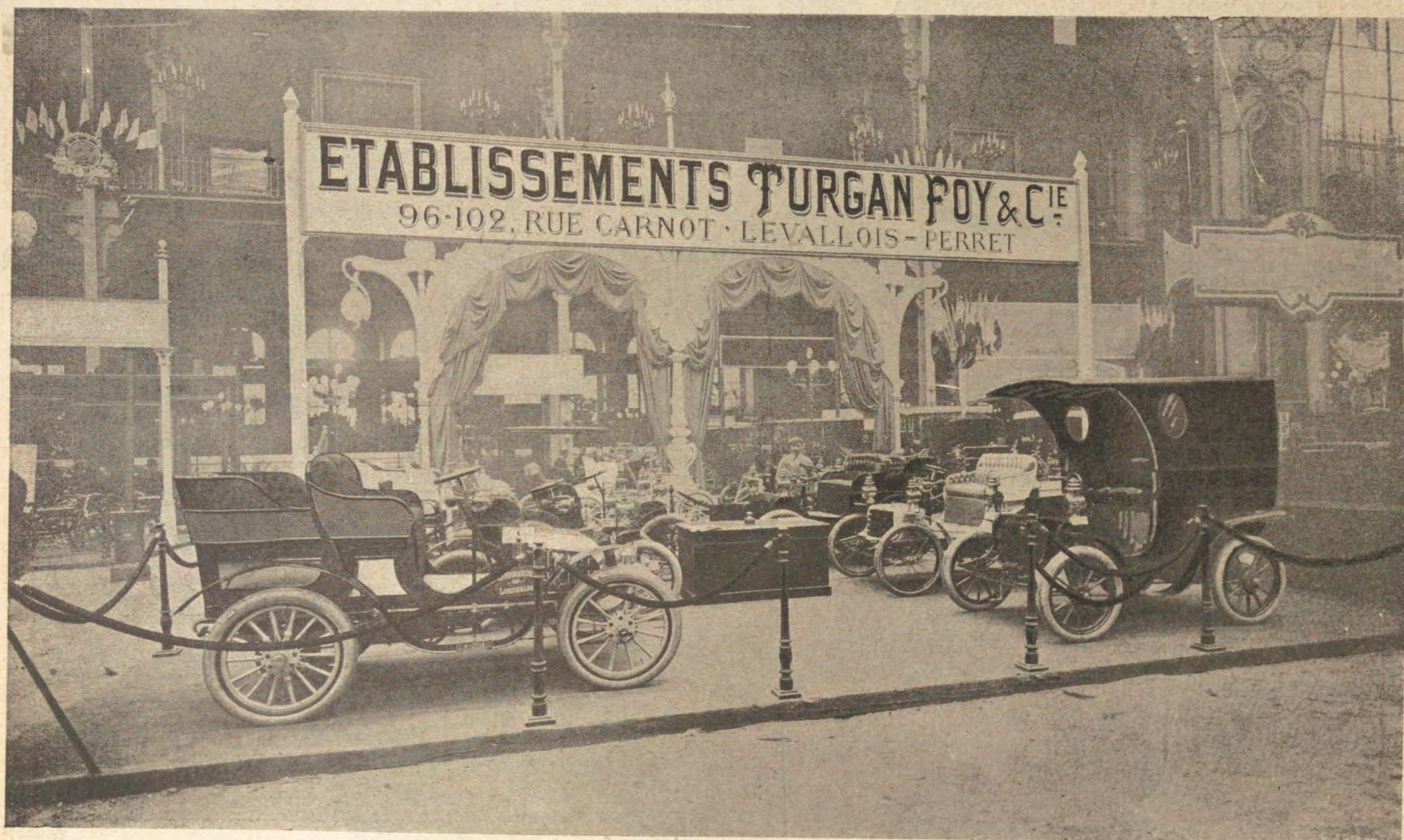
Commissaire général de tous les Salons passés, présents et à venir.



Société des cycles Gladiator. (Stand 83).

Cette année l'exposition de cette maison comprend non seulement des bicyclettes et des motocycles, mais encore des voitures légères d'un grand confortable et accusant un grand progrès.

La limousine ouverte, la limousine fermée, le 'tonneau' sont les plus regardés et achetés. Toutes ces voitures sont munies du moteur Aster de 1 et 2 cylindres de 6 à 12 chevaux.



Etablissements Turgan-Foy et Cie. (Stands 45 et 46).

Les établissements Turgan-Foy exposent encore une fois des voitures légères à pétrole, des omnibus et camions à vapeur et des canots automobiles. La voiture légère Turgan-Foy s'est bien classée dans Paris-Roubaix (deuxième), Paris-Bordeaux et Paris-Berlin et le nouveau modèle 4 cylindres qui a participé à ces épreuves réalise tous les derniers perfectionnements.



Outhenin-Chalandre. (Galerie C Stand 92).

Cette maison qui a tenu à créer un type de carrosserie qui lui est absolument personnel, expose plusieurs types de voitures des grandes maisons Panhard et Levassor, et De Dion et Bouton. A côté du tonneau de Dion-Bouton, avec carrosserie spéciale Outhenin-Chalandre, on voit des voitures légères Panhard et Levassor de 5,7, 10 et 15 chevaux, sur la valeur desquelles le lecteur est déjà fixé.

Le stand de la maison Outhenin-Chalandre, placé sous la nef de droite, est remarquable par sa merveilleuse décoration.

AUTOMOTO.

La nouvelle voiture légère automoto est munie d'un moteur de 8 chevaux à 2 cylindres verticaux à circulation d'eau complète : les bielles et les coussinets à très longues portées ont été étudiés pour offrir le maximum de durée avec le minimum d'usure.

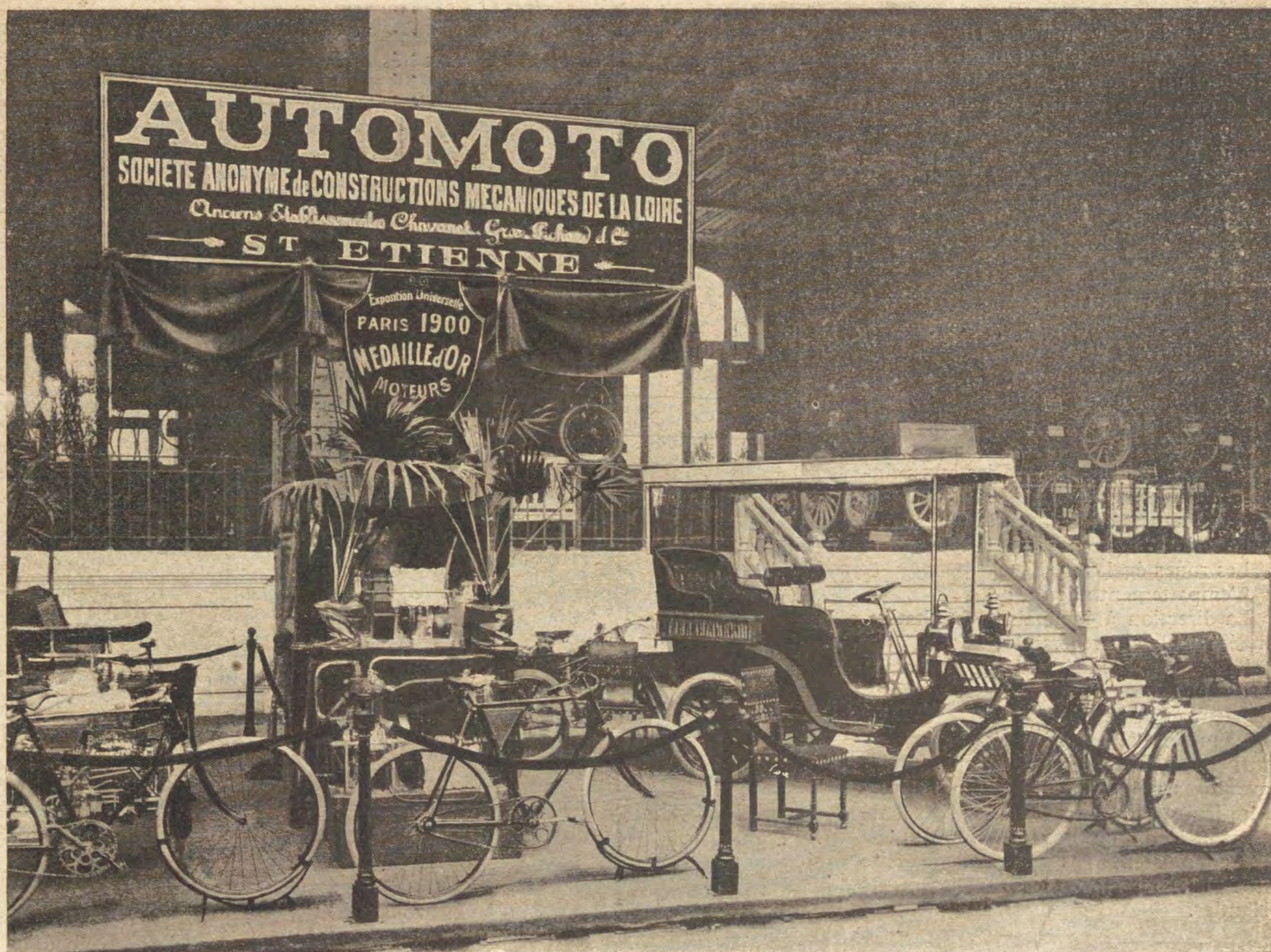
Le régulateur système automoto agit sur les soupapes d'aspiration de manière à les maintenir fermées lorsque le moteur dépasse la vitesse de régime; ce régulateur est commandé par une manette placée sur la direction.

Le carburateur automoto est indéréglable et assure une carburation constante et une marche absolument régulière.

Le refroidissement est obtenu par une pompe rotative à engrenages, qu'il ne faut pas confondre avec les pompes centrifuges ordinairement employées : la circulation est toujours assurée, les désamorçages de la pompe sont supprimés.

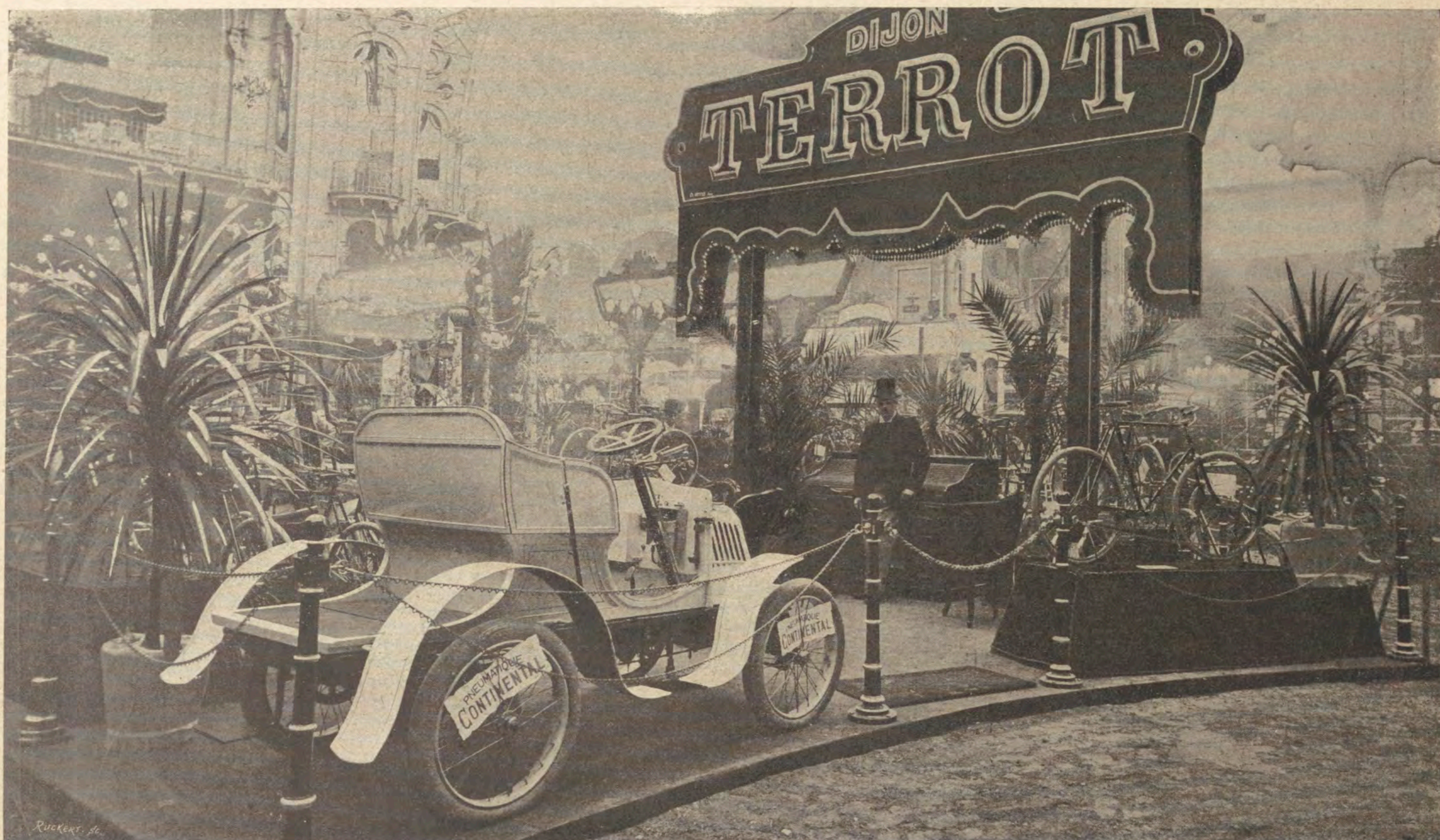
Le changement de vitesse automoto comprend 3 vitesses et une marche arrière : les vitesses sont de 12,30 et 45 kilom. en palier, et sont commandées par un seul levier.

L'allumage se fait par magnéto tournante avec avance ; la transmission par cardans à l'essieu arrière d'une robustesse extrême ; les freins à système automoto sont d'une très grande puissance et débraient le moteur avant de freiner soit en avant, soit en arrière.



Société de Constructions Mécaniques de la Loire, marque Automoto, à Saint-Etienne. (Stand 92).

L'exposition de l'Automoto comprend en outre des bicyclettes, motocycles, quadricycles et pièces détachées d'une fabrication de tout premier ordre. En somme, tous s'accordent à reconnaître qu'il est difficile de faire mieux tant en voitures, qu'en bicyclettes ou motocycles.



C. Terrot, à Dijon. (Stand 104).

Très joli stand, où les nouveautés sont encore nombreuses, bicyclettes de dame, touriste, de course, grand luxe : en un mot, tout ce que l'on peut désirer comme jolie et bonne machine, voiturette 2 places et nouvelle voiture légère modèle 1902, châssis allongé, moteur à 2 cylindres de 6 à 7 chevaux, 3 vitesses marche arrière, 3 freins, transmission à la Cardan, direction irréversible.

Enfin une motocyclette très bien comprise.

HAUTIER

Le stand de la maison Hautier est certainement un des plus visités au Salon de cette année.

Cette affluence s'explique très facilement, les Établissements Hautier, étant les créateurs de la vraie voituregère, du véhicule aujourd'hui à la mode et universellement adopté.

Le type de la voiture légère Hautier a été copié de tous les côtés, mais personne n'a pu arriver à son degré de perfectionnement. En avance de deux ans sur tous les concurrents, les Établissements Hautier ont perfectionné leur premier type qu'on copiait servilement.

Ils apportaient des améliorations radicales et inédites, et parvenaient à établir un type de voiture parfait dans toute l'acceptation du mot.

C'est ce type qui attire chaque jour dans le stand n° 16 une foule de curieux, d'admirateurs et d'acheteurs.

Et c'est justice, car fidèles aux principes établis par eux, les Établissements Hautier ont conservé à leur nouvelle voiture légère :

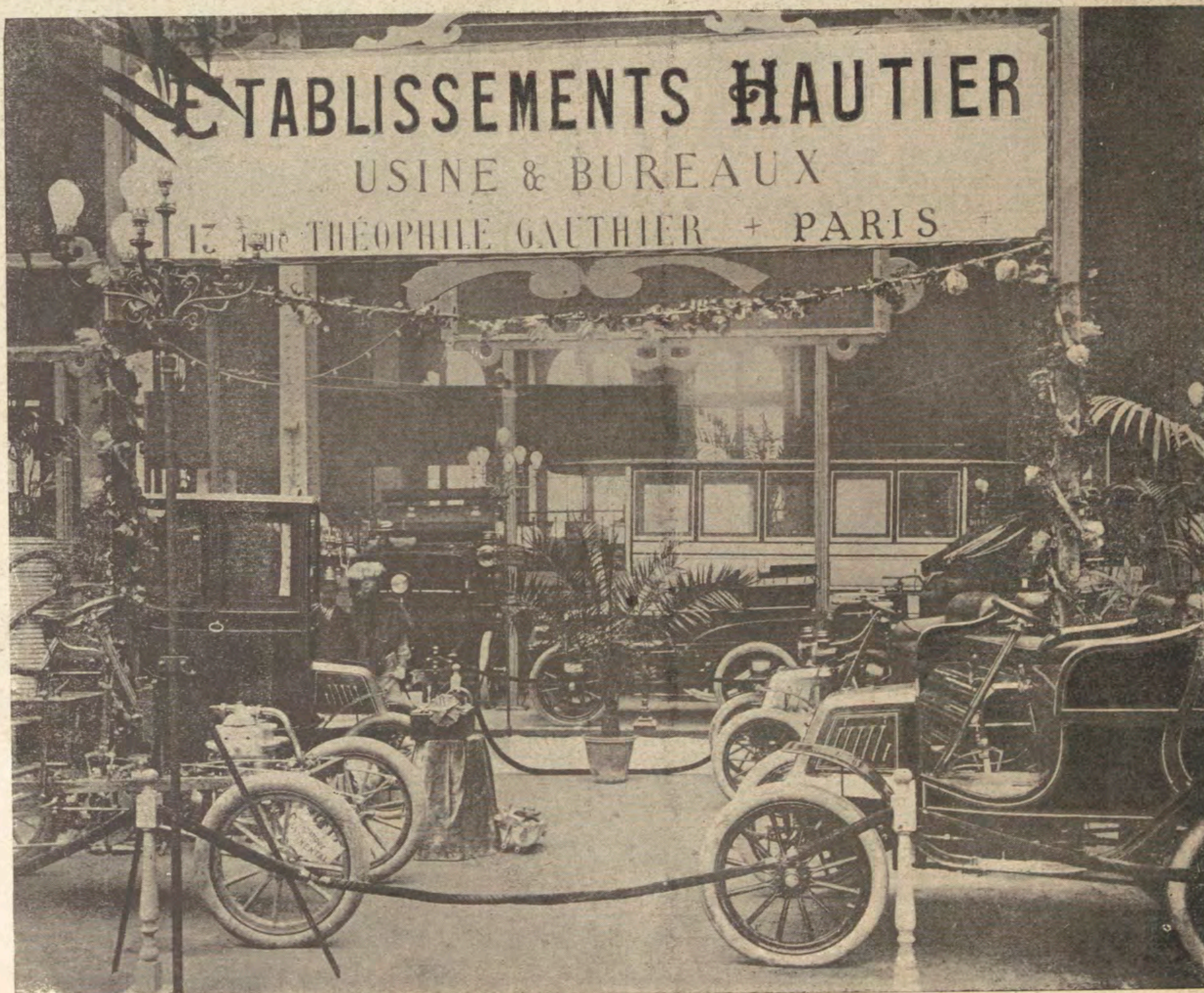
- Les roues égales ;
- L'empattement allongé ;
- La direction à inclinaison facultative, indérégable et irréversible ;
- La carrosserie indépendante du châssis ;
- Le changement de vitesse spécial, idéalement progressif ;
- Le mode d'allumage, etc.

Il serait trop long d'énumérer les avantages réunis dans la nouvelle voiture légère Hautier. Aussi, conseillons-nous à ceux de nos lecteurs qui ne le connaissent pas encore, de faire une visite au stand des Établissements Hautier.

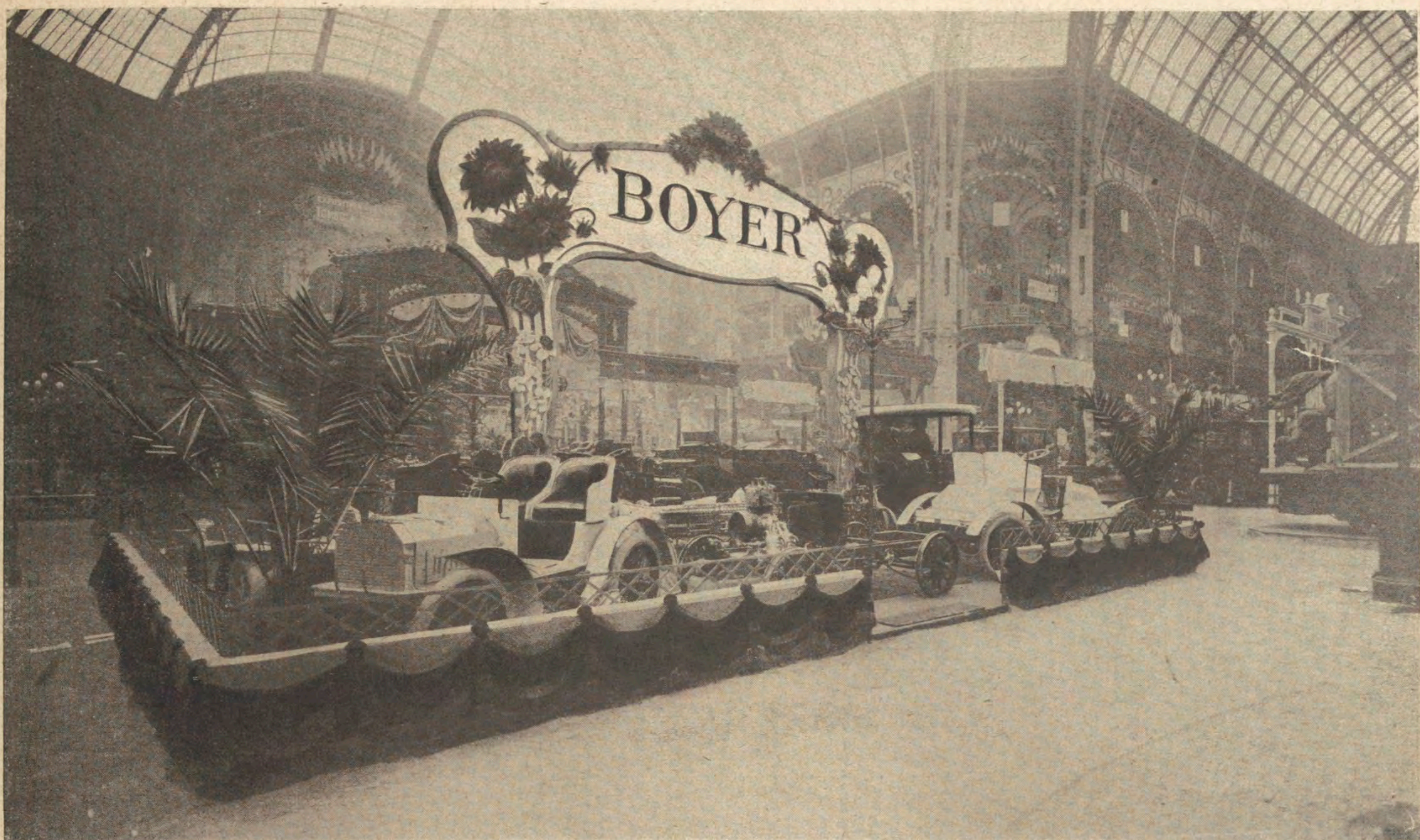
Notre prochain numéro consacré aux

PRINCES DU SPORT

sera vendu 75 centimes.

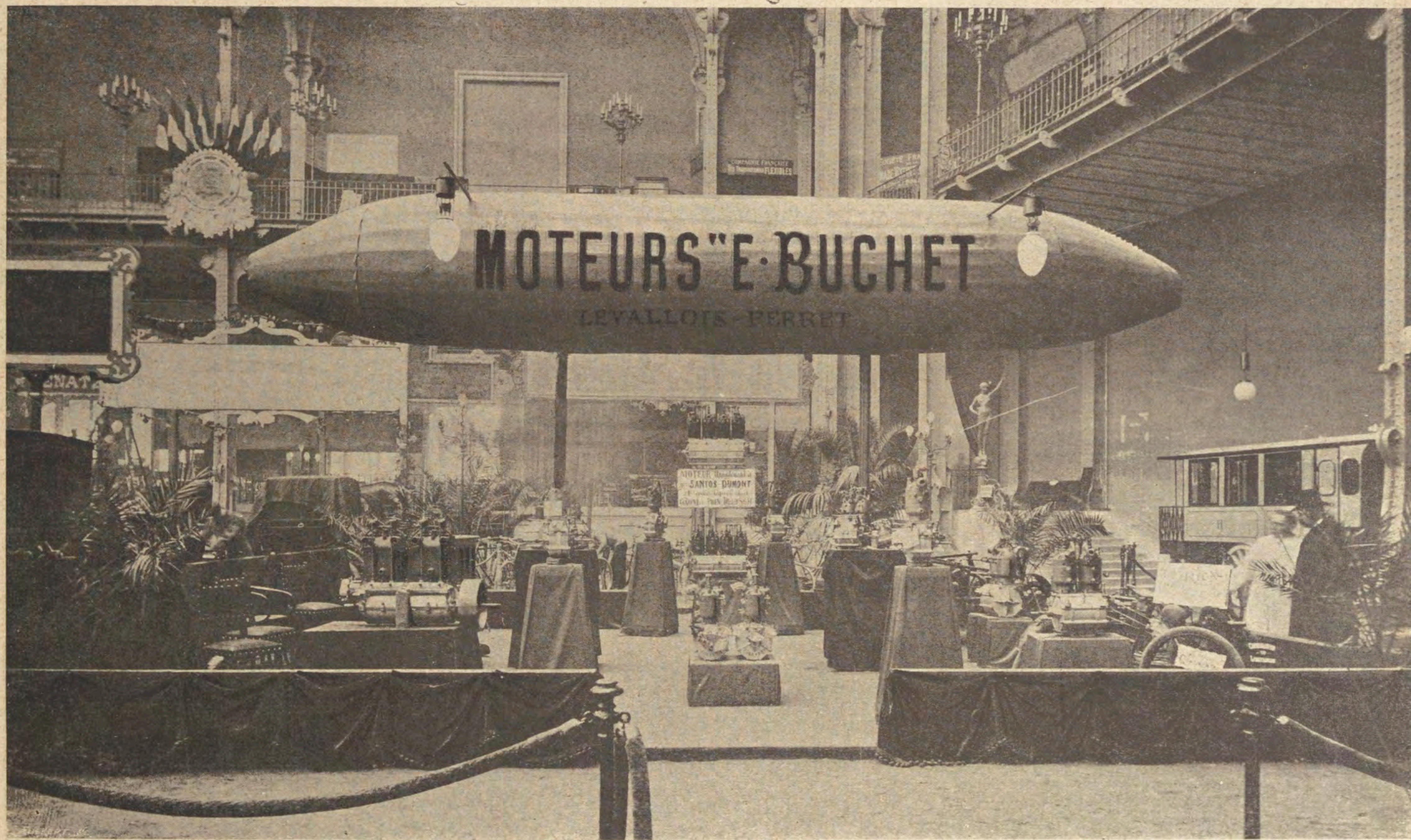


Établissements d'exploitation des brevets Hautier. (Stand 16).



Boyer et C^{ie} (Stand 66).

Nous n'étonnerons personne en disant que l'on trouve dans ce stand les dernières nouveautés de l'année, parmi lesquelles il faut citer : Un tonneau 6 chevaux, un autre de 9 chevaux; une voiture de course, une voiture de tourisme et un landaulet de 12 chevaux, tout les trois munis du moteur Aster, un double phaéton, etc.
C'est la voiture Boyer, munie du moteur Buchet, qui détient le record du kilomètre, en 39 s. 4/5, soit une moyenne de près de 91 kilomètres.



Buchet (Stand 44).

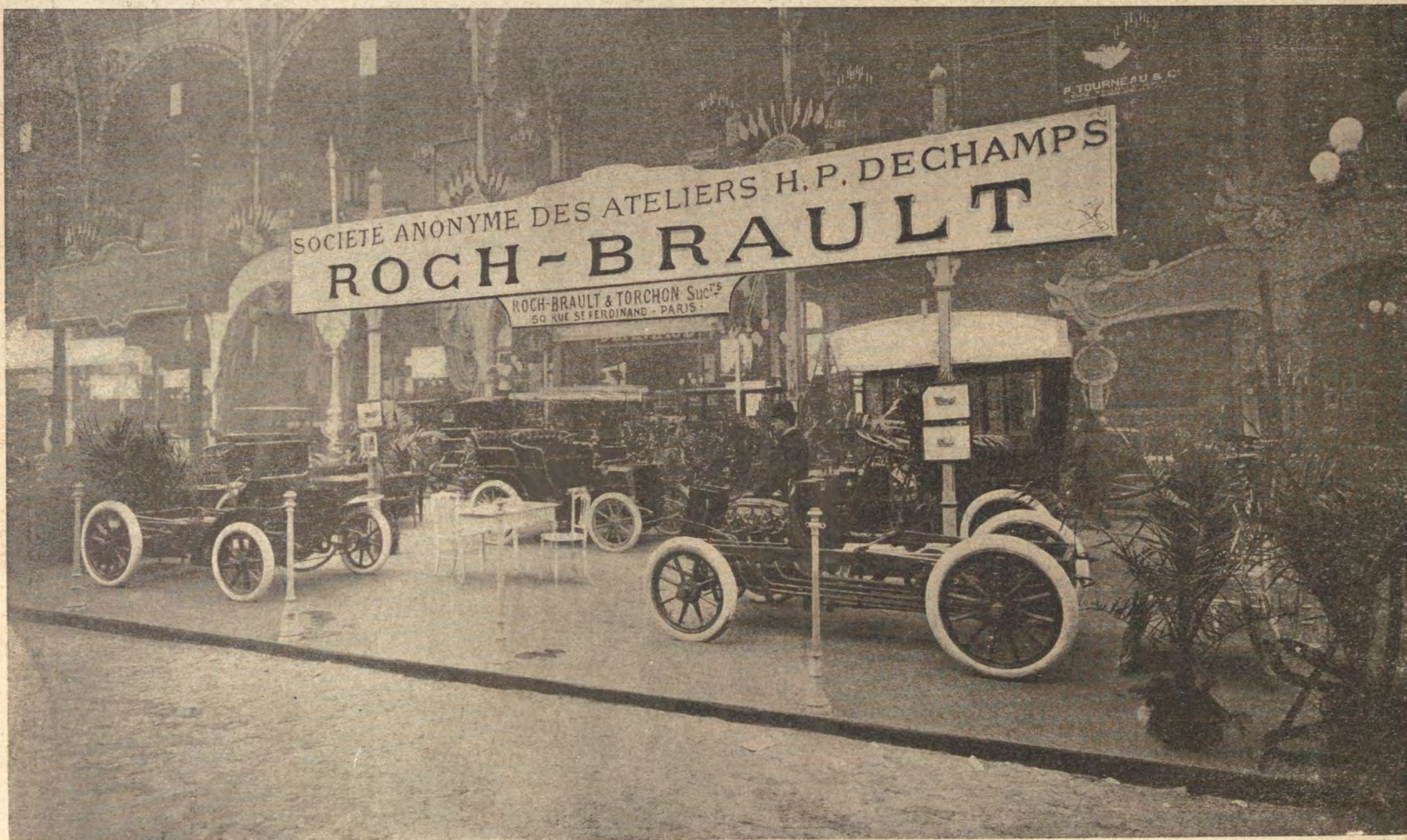
Le moteur de Santos-Dumont qui a conquis le prix Deutsch (de la Meurthe) de 100000 francs est exposé ou plutôt suspendu sous un ballonnet représentant le Santos-Dumont. Dans le stand, on voit un moteur de 40 chevaux acheté par le même Santos-Dumont pour la traversée de la Méditerranée, puis plusieurs autres moteurs de diverses forces, le moteur de Rigal qui a fait du 110 à l'heure, et enfin un groupe électrogène, une dynamo système Buchet qui fournit la lumière aux lampes à arc, toujours du même système, qui éclairent le stand.



Société Française des pneumatiques Dunlop. (Galerie E. Stand 1).

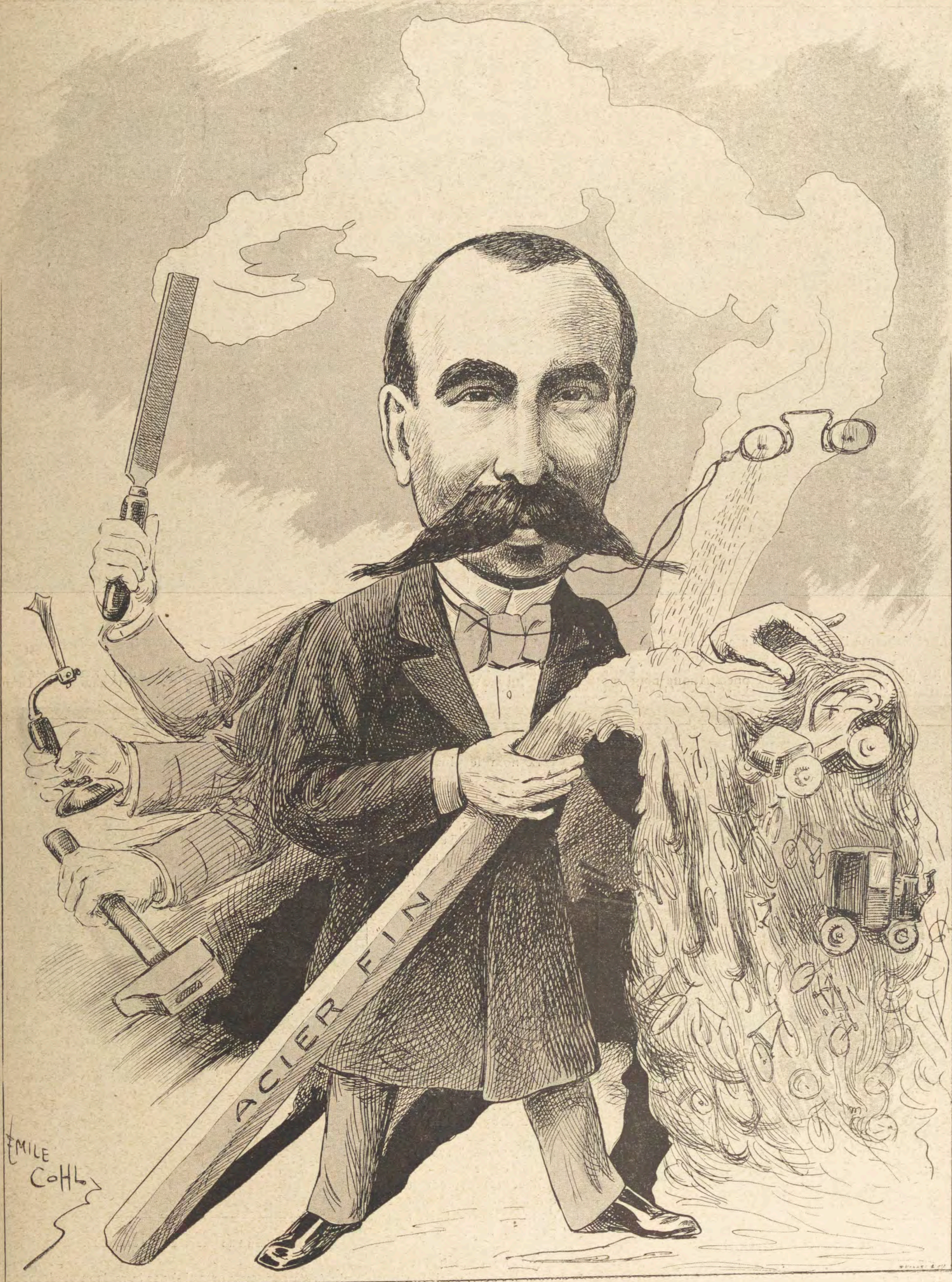
Après avoir créé le bandage idéal que tous les cyclistes connaissent, la célèbre Maison qui depuis dix ans a acquis une réputation universelle vient cette année de doter l'automobile d'un bandage à gomme noire, défiant toute concurrence. Ce nouveau pneumatique à talons va sur toutes les jantes et est d'une souplesse sans rivale, permettant aux voitures et véhicules automobiles de rouler sur tous les terrains sans aucune déperdition de force motrice.

On remarque encore un nouveau pneumatique pour motocyclettes, lui aussi en gomme noire. Paris-Brest et Bordeaux-Paris ont été gagnés sur Dunlop.



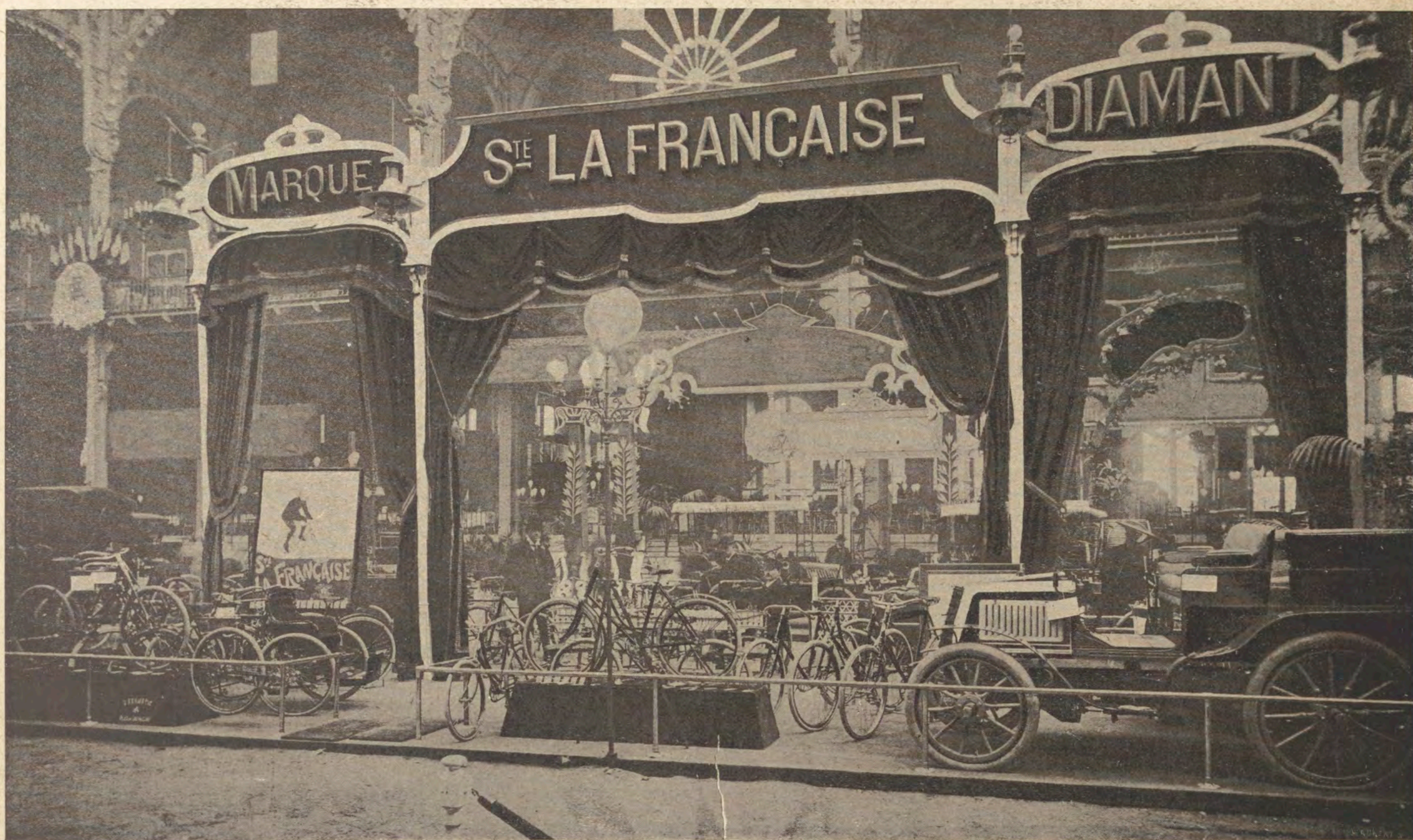
Roch-Brault et Torchon (voitures Dechamps). (Stand 41).

A côté d'une limousine actionnée par un moteur de 12 chevaux, on remarque un tonneau de 8 chevaux et surtout deux châssis, l'un de 8 chevaux à 2 cylindres et l'autre de 16 chevaux à 4 cylindres, tous avec moteur Dechamps et munis du fameux frein breveté Dechamps que tous les chauffeurs reconnaissent comme le plus sûr et le plus robuste. Ce stand est un de ceux qu'il faut visiter très attentivement car les types exposés sont très remarquables à tous les points de vue.



M. DARRACQ

PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE SYNDICALE DU CYCLE ET DE L'AUTOMOBILE
Eût-il cent bras, comme le géant de la fable, que son activité n'en laisserait pas un inoccupé



Hammond Mouter et C^{ie} (Société la Française) (Stand 38).

Dans ce Salon où l'automobile toute-puissante a l'air de vouloir envahir et dominer, la Société La Française, marque Diamant, qui expose du reste, elle aussi, des voitures automobiles, a réservé une très large place à la bicyclette.

Inutile d'ajouter que la machine, grâce à laquelle Garin gagna la gigantesque épreuve de Paris-Brest et retour, occupe la place d'honneur du stand, et est très admirée. Une bicyclette à moteur admirablement construite et ne pesant pas plus de 30 kilos obtient un grand succès.



Le concours d'affiches Michelin.

MICHELIN.

Le nom le plus populaire en France à l'heure actuelle : car à côté des cyclistes et des automobilistes, il y a surtout toute la jeunesse de France, aussi bien féminine que masculine qui se sert de l'exerciseur Michelin qui est appelé à rendre à nos enfants la vigueur de leurs ancêtres.

Ne soyez donc pas étonnés, visiteurs du Salon, d'éprouver certaine difficulté à vous approcher du stand ou plutôt des stands (car le stand est partagé en deux) de Michelin : car si les uns s'y rendent pour acheter des pneus, les autres y courent pour enlever des exercices en même temps que les cartes postales que l'on distribue gratuitement et qui sont toutes garnies d'illustrations faites par nos meilleurs artistes.

Qui ne connaît les

qualités du pneu Michelin ? Ce serait même chosierisble que de vouloir les décrire ici. Restons-en plutôt au concours organisé par la maison et allons assister aux efforts des monteurs amateurs ou professionnels : il y aura des records battus et rebattus et des récompenses nombreuses et méritées.

En terminant, citons le texte de l'invitation illustrée par O. Galop, que la maison Michelin envoie à tous ses clients et amis :

A tous qui la présente l'iront, salut. Son increvabilité, très souple et très puissant seigneur Bibendum a l'honneur de vous convier à venir en son stand du Salon du Cycle et de l'Automobile vous esbaudir devant son exposition de pneus Michelin !



Le Stand du pneumatique Michelin.

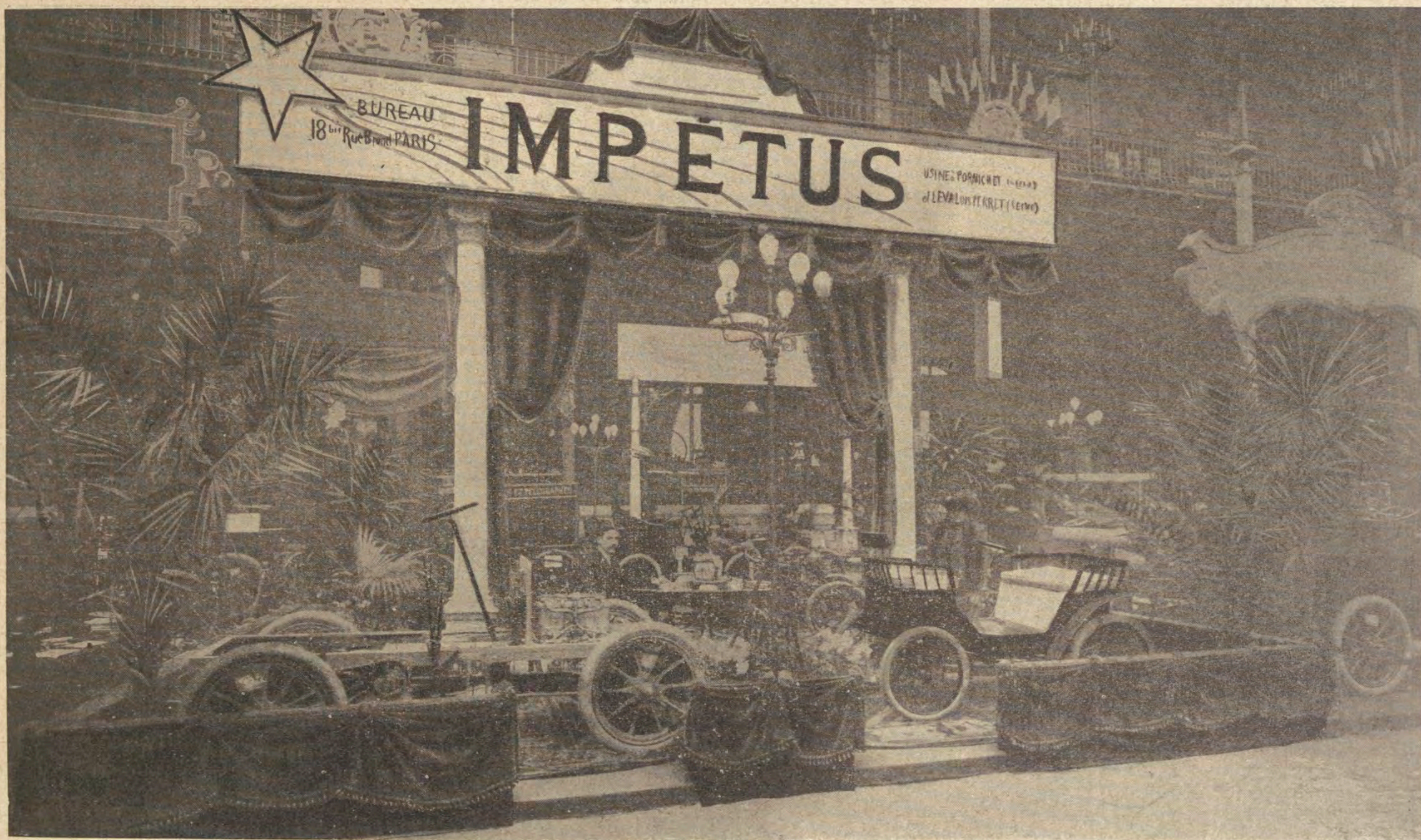
Demandez partout notre prochain numéro : 36 pages, 75 centimes.



Anciens établissements Barrière. (Stand 5).

Le stand des Locomobiles constitue une des nouveautés de l'année et les voitures à vapeur présentées au public ont déjà fait leurs preuves dans la côte de Gaillon où elles ont remporté une victoire éclatante, battant de près d'une minute le temps fait l'année dernière par les véhicules à vapeur de cette catégorie.

En effet, la voiture « Locomobile » gravit la côte de 10 % sur 1 kilomètre en 1 minute 34 secondes 1/5, c'est-à-dire à la vitesse de 38 kilomètres 280 mètres à l'heure. Or elle n'avait qu'un moteur d'une force de 4 chevaux 1/2. A cette même épreuve, prenaient part plus de 70 voitures ayant jusqu'à 40 chevaux.



Automobiles Impetus. (Stand 78).

Cette maison s'est surtout attachée à n'exposer que des véhicules d'une marche parfaite et le châssis de 12 chevaux ne laisse rien à désirer et comprend tous les perfectionnements réalisés à ce jour. Il est muni d'un moteur Mutel dont l'allumage se fait par magnéto-tournante; la transmission est à chaîne, les roues égales; 2 leviers commandent les freins, le débrayage et le changement de vitesse. Les nécessités de notre tirage nous ont forcé à photographier ce Stand avant qu'il ne soit terminé, de sorte qu'il y manque quelques-unes des voitures qu'on peut maintenant y admirer.



G. Fouillaron. (Stand 75).

Un des stands les plus visités au Salon est sans contredit celui de la maison Fouillaron. Tout le monde veut se rendre compte, de visu, des avantages de la poulie extensible, rendue pratique et appliquée à la voiture légère par M. Fouillaron.

La voiture légère Fouillaron possède tous les perfectionnements et avantages des automobiles de grande marque : roues égales, long empattement, longueur de voie, stabilité, confortable, élégance et montage parfait.



Société des voitures automobiles Decauville. (Stand 119).

Inutile de dire que ce stand est un des plus visités car, non seulement sa décoration extérieure charme les yeux du public, mais surtout les voitures exposées suffiraient à elles seules pour justifier cette vogue. La nouvelle voiture légère, type 1902, 4 places, possède régularité et marche parfaite, solidité, facilité d'entretien et de conduite et tout le confortable désiré. Elle est munie d'un moteur à 2 cylindres de 110 millimètres d'alisage et de course, avec allumage par magnéto et régulateur-moteur qui a donné 10 chevaux à l'essai au frein, tournant à 1 000 tours.



Paris Automobile (Galerie A. Stand 3.)

SOCIÉTÉ NANCÉENNE

Le châssis construit par cette Société est absolument indépendant et supporte tous les organes sans exception.

Les carrosseries peuvent être de modèles très divers et, ne supportant aucun organe, peuvent être enlevées en quelques minutes.

Le moteur, placé à l'avant, est facilement abordable de tous les côtés. Embrayage par cône de friction commandé par une pédale. Changement de vitesse par engrenages roulant dans un bain d'huile. Trois vitesses et une marche arrière commandées par la manœuvre d'un seul levier. Transmission par une chaîne unique, bien protégée et lubrifiée, à l'essieu arrière moteur. Deux freins très puissants serrant dans les deux sens. Direction progressive, douce, irréversible, assurant une conduite facile.

Les quatre roues sont égales, ce qui est un avantage énorme au point de vue de l'interchangeabilité des pneumatiques.

Roues en bois de 0^m870 de diamètre, avec moyeu métallique.



Société Nancéenne d'Automobiles (Stand 67.)

TALBOT (Bandages caoutchouc).

Depuis 1889, le bandage caoutchouté a été employé pour toutes les voitures de luxe, et plus récemment, pour les automobiles concurrentement avec les pneumatiques.

C'est à la très importante maison Talbot que remonte d'ailleurs l'emploi de la bande caoutchoutée pour la protection des roues de voitures.

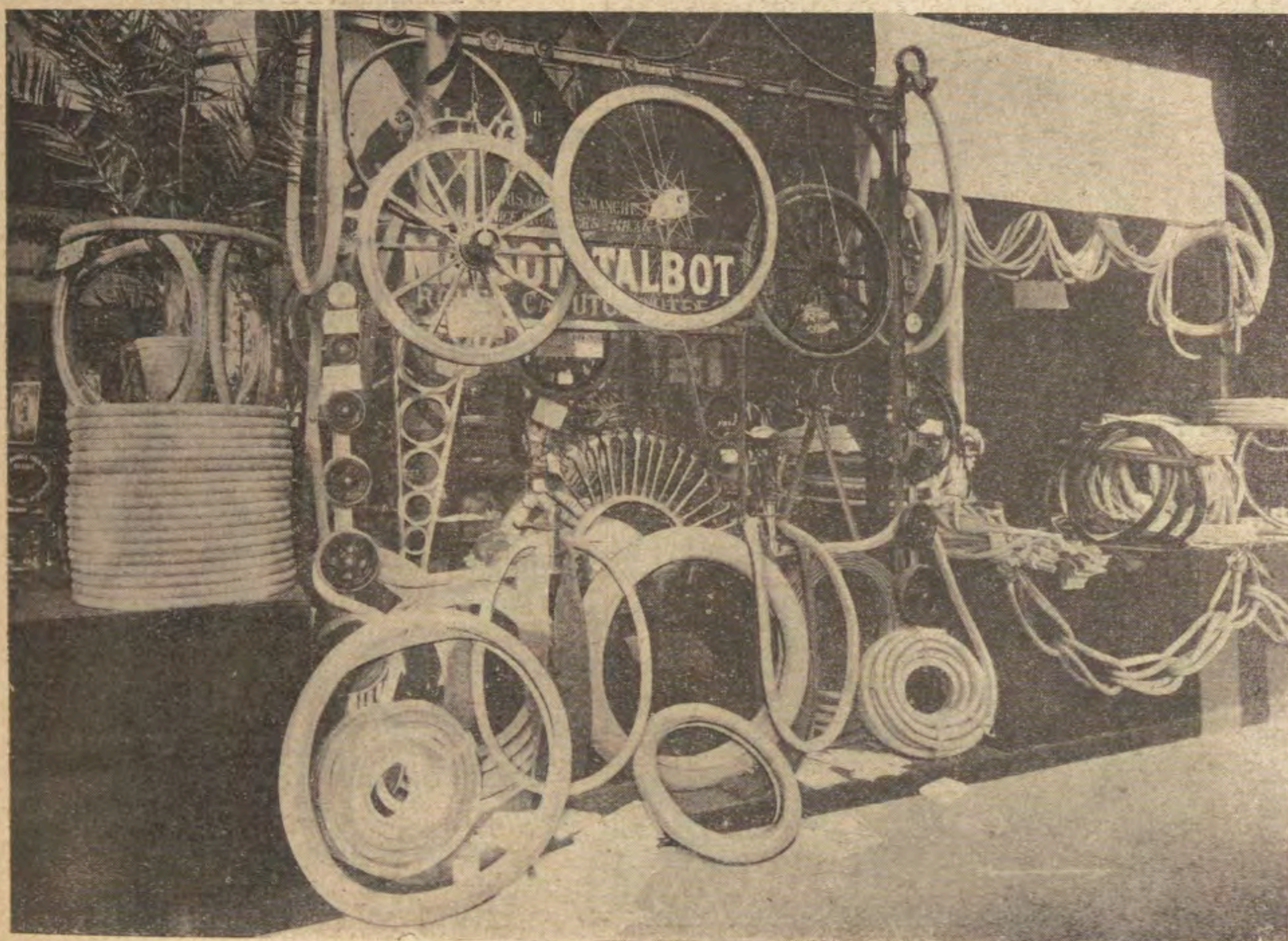
Le succès vint du reste rapidement couronner les efforts de cette maison, qui possède maintenant des bureaux à Paris, des ateliers à Neuilly-sur-Seine; des maisons à Nice, Bruxelles, Milan, Londres et Manchester.

Rappelons que cette grande maison construit des roues et bandages de tous diamètres, pour toutes charges d'essieux. Elle fabrique aussi des roues et des galets de fonte caoutchoutés.

Pour donner une idée de l'importance de la production de la marque Talbot, nous nous contenterons de dire que plus de 450000 roues sortant de cette maison sont actuellement en circulation.

Nos lecteurs pourront se rendre compte en visitant le stand de la maison Talbot que la plus grande variété de types y est représentée : profils de jantes, sections de bandage, systèmes de pneumatiques pour voitures, voitures attelées, automobiles, etc.

Ils pourront y voir aussi des accessoires utiles sérieusement établis parmi lesquels le nouveau démonte-pneus Talbot qui sera bientôt dans les coffres de tous les voituriers. Ajoutons, pour terminer, que le très aimable directeur de la maison de Paris, M. Sonders, se tient tous les jours dans son stand à la disposition des visiteurs.



Maison Talbot (Galerie D. Stand 57.)



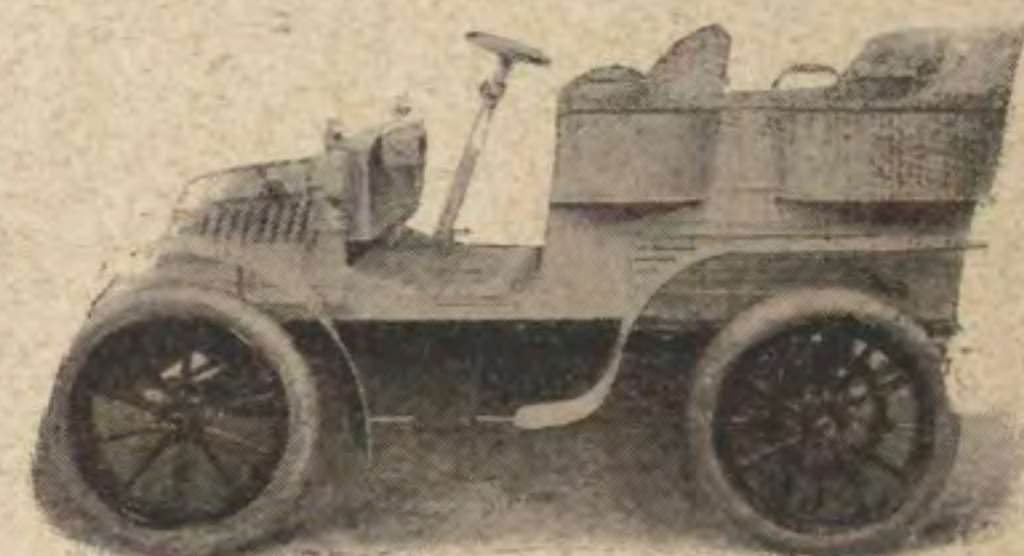
Société des Automobiles Delahaye, Léon Desmarais et Morane. (Stands 37 et 55).

DELAHAYE.

A côté du stand, on voit ci-dessous la photographie de la nouvelle voiture légère qui est appelée à un grand succès, si on en juge par sa construction, qui est de tout premier ordre.

Cette voiture est munie d'un moteur de 6 chevaux placé à l'avant, trois vitesses, marche arrière et débrayage au pied, direction inclinée irréversible, à vis sans fin.

Parmi les voitures exposées, nous remarquons un tonneau, 4 places ; un cab, 2 places ; un coupé, 2 places ; et un omnibus 4 places.



La nouvelle voiture 6 chevaux.

GRIFFON.

La marque de cycles la plus populaire, grâce à l'excellence de leur construction, qui ne redoute aucune concurrence, tant comme finesse du cadre, que comme légèreté, rapidité et douceur de roulement.

C'est dans les usines de la rue Louis-Blanc, 38 et 40, à Courbevoie, que sont construits les cycles Griffon, et tous ceux que cette industrie intéressent seront les bienvenus, quand il leur plaira d'aller visiter l'usine.

On ne saurait assez admirer l'élégance des bicyclettes exposées : aussi les visiteurs sont-ils légion autour du stand où ils peuvent trouver la vraie machine pratique, en même temps que très abordable comme prix d'achat.

La construction de l'usine Griffon, qui est déjà considérable, va sûrement doubler cette année, si on en juge par les commandes actuelles.



Cycles Griffon. (Stand 14).

L'AMERICAN BICYCLE C^o.

Le fameux trust des marques de cycles américains, l'American Bicycle Company vient de terminer sa deuxième saison en France.

L'American Bicycle Company n'expose pas au Salon du Grand Palais ; elle a trouvé, avec juste raison, plus pratique de faire son exposition chez elle. Et c'est dans son luxueux magasin de la place de la Madeleine que ses milliers de clients, ses 500 agents, viennent admirer et acheter les splendides machines qu'elle y expose. M. Thuillet, l'ancien champion de France, entouré des voyageurs de la maison, reçoit toute la journée, anciens et nouveaux clients qui viennent faire leur choix, parmi les marques de la grande Compagnie, les Cleveland, Columbia, Crescent, Rambler, Crawford, Niagara, Sterling, toutes munies des derniers perfectionnements.



American Bicycle Company.



M. GEORGES RICHARD

PRÉSIDENT DU SYNDICAT DES FABRICANTS DE CYCLES

Un malin qui, a su mettre du.... trèfle dans ses bottes.



G. Salleron. (Galerie A, Stand 2).

LIBERIA DUPONT

Les voitures Liberia, sorties des ateliers G. Dupont de Plessis-Trévisé (Seine-et-Oise), obtiennent un grand succès auprès des chauffeurs dont le rêve unique n'est pas de faire du 70 ou du 80 kilomètres à l'heure.

Le constructeur de la voiture Liberia a voulu faire un véhicule pratique, robuste, pouvant grimper toutes les côtes, fournir en palier une vitesse honorable, mais surtout pouvant permettre à son propriétaire de partir pour un endroit quelconque avec la certitude de pouvoir en revenir.

Du reste la clientèle de la Liberia est presque entièrement composée de médecins, notaires ou voyageurs de commerce, qui ont apprécié comme elle le méritait, la voiture véritablement pratique sortant des ateliers de la maison Dupont.

Cette maison expose dans son stand, en plus des voitures confortablement aménagées pour le tourisme, une voiture de livraison très bien comprise et très remarquée.



G. Dupont. Marque Liberia. (Stand 87).



Société anonyme l'Automotrice. (Stand 54.)

SALLERON.

Rien n'est plus délicat qu'une réparation dans une automobile. Est-elle faite soigneusement, le conducteur de la voiture peut, sans crainte, partir jusqu'au bout du monde. Est-elle faite rapidement et sans attention, c'est pour l'imprudent, confiant dans les capacités du réparateur, l'accident presque toujours et quelquefois la mort.

Pareille chose n'est pas à craindre avec M. J. Salleron, qui a un personnel de mécaniciens d'élite, familier avec tous les moteurs, toutes les transmissions, toute la partie mécanique de l'automobile.

De plus, M. J. Salleron a toujours en magasin, non seulement des voitures d'occasion qui, soigneusement revues et vérifiées, sont encore susceptibles de rendre d'excellents services, mais aussi les dernières nouveautés.

C'est ainsi qu'il nous a annoncé qu'il avait traité avec les maisons Panhard et Levassor, pour les voitures modèles Paris-Berlin perfectionnées de 7 et 10 chevaux, les nouvelles Mors, G. Richard, Renault, etc.

SOCIÉTÉ

L'AUTOMOTRICE.

Cette Société expose quelques types de voitures de 6, 9 et 12 chevaux, qu'elle construit en modèle tonneau ou Spider.

Ces voitures sont remarquables par la simplicité de leurs organes. Le châssis exposé que l'on peut voir est en bois armé, sur roues en bois. Le moteur Vulcain transmet le mouvement par un arbre central à la Cardan. Le changement de vitesse offre une disposition fort ingénieuse qui supprime le train baladeur, les engrenages sont continuellement en prise et leur course se trouve réduite au minimum.

Le tonneau de 9 chevaux, avec moteur Aster, placé à l'avant, est d'une forme très gracieuse, et son poids n'atteint pas 400 kilos. Les quatre roues sont égales.

En un mot, jolie exposition d'une jeune société qui fera parler d'elle, car elle débute par un coup de maître comme construction.

SCHAUDEL

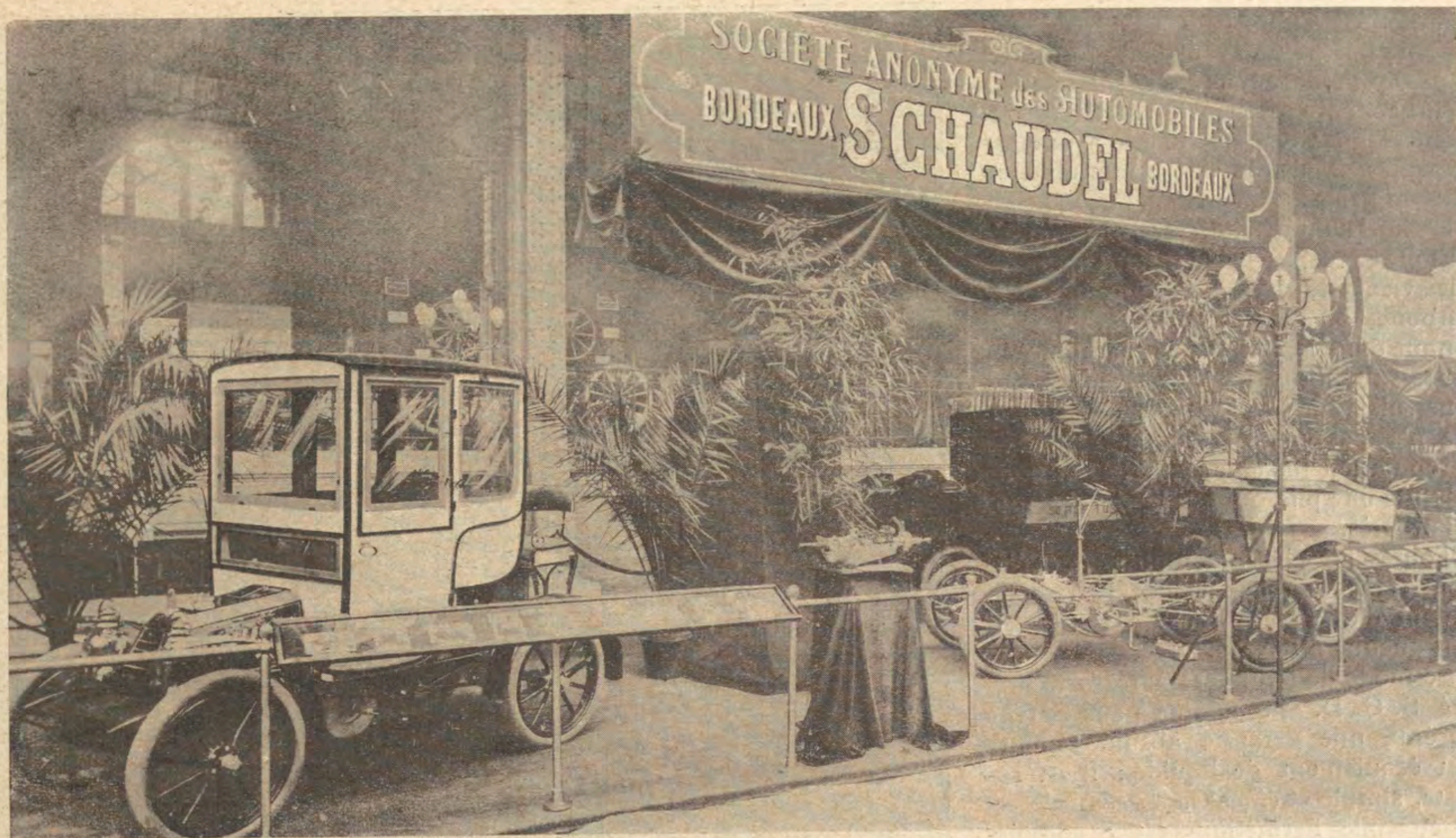
La Société anonyme des automobiles Schaudel expose cette année un type de voiture appelé à un grand succès.

Les constructeurs ont réalisé ce tour de force, de supprimer les graisseurs, tuyautages, tringles et transmissions.

Le moteur complet est à deux cylindres, d'allure relativement lente et très robuste; sa vitesse normale est de mille tours et peut être réduite à trois cents, aux différentes vitesses et sans à-coups.

A signaler tout particulièrement le graissage.

On ouvre un pointeau du carter contenant les têtes de bielles du moteur, changement des trois vitesses, la marche arrière, les cames d'échappement et l'allumage. On vidange ensuite la vieille huile, en ouvrant un autre pointeau, on laisse tomber une nouvelle quantité. Et en voilà encore pour 250 kilomètres.



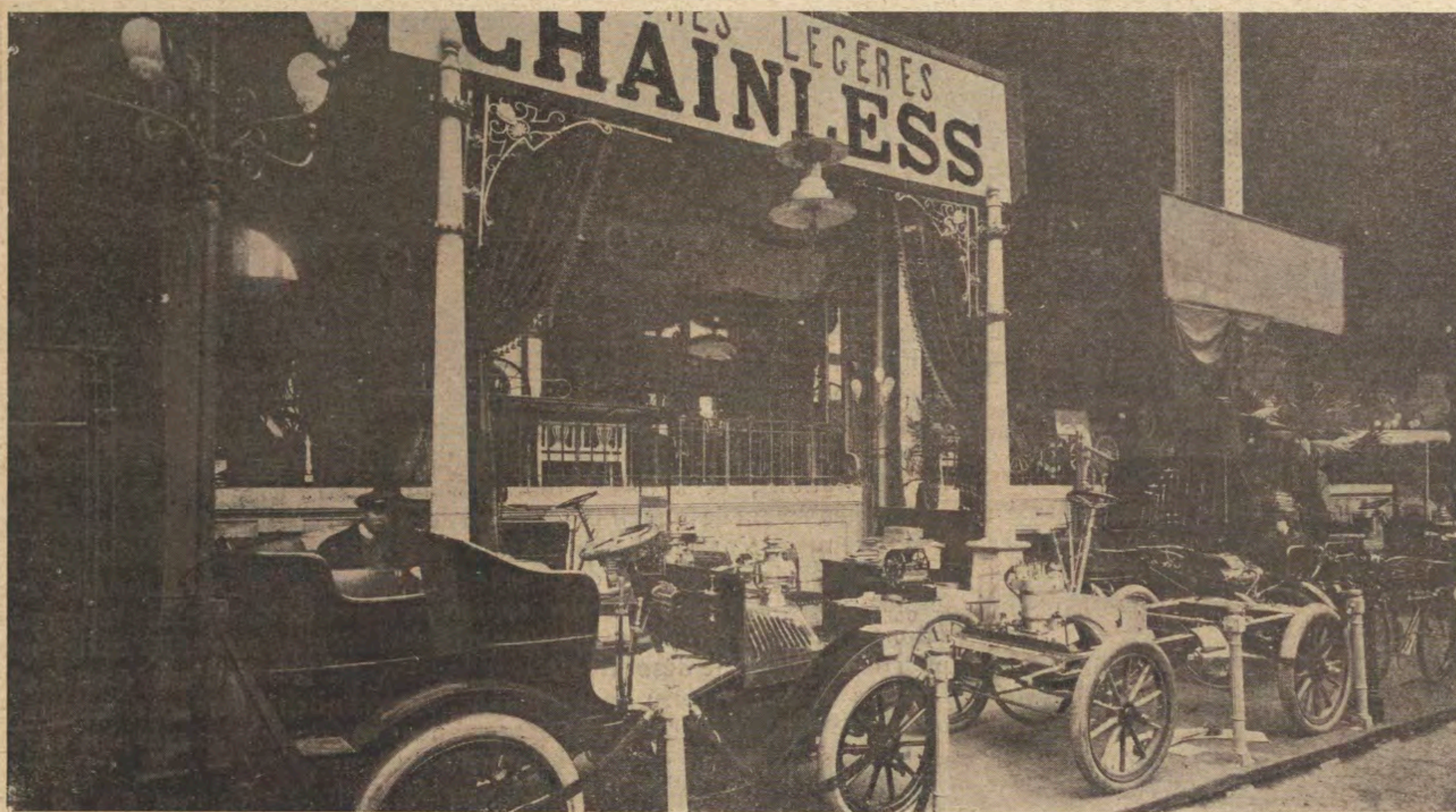
Société anonyme des cycles et automobiles, système Schaudel (Stand 94).

CHAINLESS

La limousine fermée que l'on aperçoit dans le stand de la Chainless est actionnée par un moteur Abeille faisant 10 chevaux de force; la transmission à la cardan est extensible. A côté on remarque un duc-tonneau de 4 places muni d'un moteur Buchet de 12 chevaux.

Le châssis exposé attire l'attention des connaisseurs qui constatent les grands progrès apportés dans la Chainless qui offre à ses clients et acheteurs une garantie de trois ans pour la durée des organes principaux, chose qui n'avait pas encore été faite dans l'industrie automobile et qui prouve mieux que tout ce que l'on pourrait dire la confiance qu'ont ces constructeurs dans la solidité de leurs voitures.

Enfin, un cab français avec moteur Abeille de 16 chevaux complète cette exposition des plus intéressantes pour tous ceux qui viennent l'admirer.



Société anonyme des voitures Chainless (Stand 90).

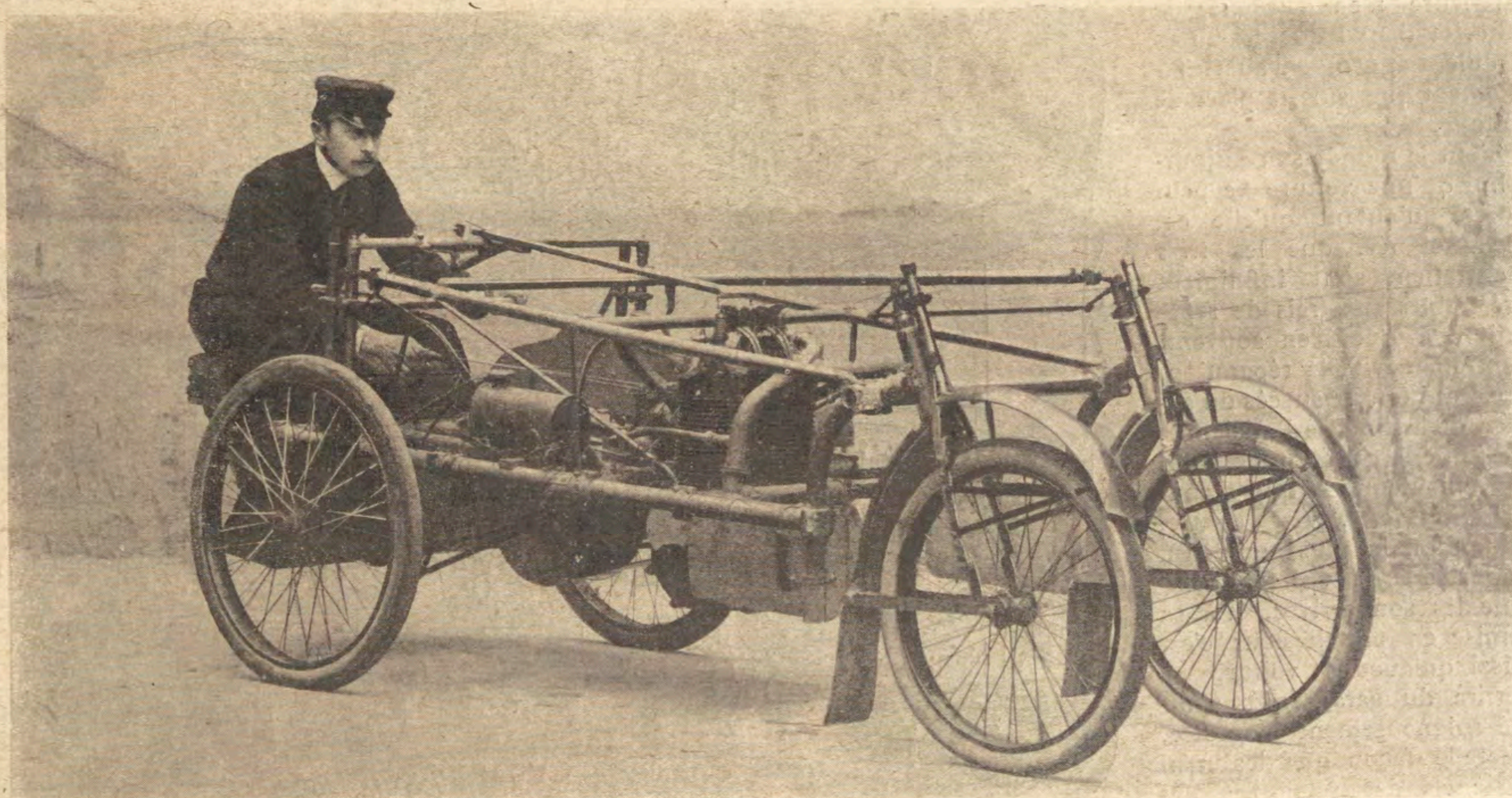
TRUFFAULT

Devant le stand 44, la foule de visiteurs se presse autour d'un bien curieux véhicule, un châssis allongé, un siège tout à fait à l'arrière on voit tout de suite que c'est un engin qui va vite, et l'on ne se trompe pas. C'est, en effet, la voiturette de Truffault, dont nous avons parlé récemment à l'occasion de la course de côte de Gailon.

Ce fut elle, en effet, qui fut la véritable triomphatrice de ce meeting, puisqu'une réclamation contre elle ne fut pas admise et ne pouvait pas l'être.

C'est elle qui battit, ce jour-là, tout le lot de voitures, voitures légères et voiturettes en 1 m. 1 s. Mais elle n'en resta pas là, car depuis, elle a abaissé son propre record, faisant cette fois 58 s.

Disons que la voiturette Truffault est actionnée par un moteur Buchet de 12 chevaux.



La voiturette Truffault.

LE CARBONE

Cette fois, nous avons enfin rencontré la pile qui réalise tous les desiderata des chauffeurs et sera demain sur toutes les voitures, car elle réunit les avantages des piles sèches et des accumulateurs sans en avoir les inconvénients.

C'est la nouvelle pile hermétique « Etoile », rechargeable instantanément, que vient de lancer la Société « Le Carbone », déjà très favorablement connue dans le monde de l'automobile par la supériorité des piles sèches qu'elle construisait depuis six ans; cette année, elle n'a pas voulu rester au-dessous de sa réputation justement méritée et nous présente une pile qui est le dernier mot du progrès.

Toutes les pièces composant cet élément étant interchangeables, le remplacement d'une pièce quelconque se fait sans aucune difficulté.

Le mode de fermeture à ressort, breveté S. G. D. G., adopté pour ce type présente une garantie absolue contre tout écoulement de liquide; il est robuste, simple et efficace.

Cette pile hermétique est le complément nécessaire et indispensable des accessoires de l'automobile attendu qu'elle présente les avantages suivants :

Économie. — Le contenant (vase extérieur) sert indéfiniment, il n'y a à remplacer que les éléments produisant le courant électrique.

Sécurité. — Elle se conserve indéfiniment sans perdre de sa valeur.

Plus de pannes dues à l'épuisement de la batterie.

CH. TAMPIER.



Société « Le Carbone ».

LE GRAND GARAGE DE LA SOCIÉTÉ PARISIENNE

Tous ceux qui, depuis trente ans, ont suivi l'évolution du cycle et de l'automobile, connaissent la coquette usine qui s'élevait à l'entrée de l'avenue de la Grande-Armée sous le nom de Société Parisienne.

Depuis 1875, en effet, sont sortis du 10 de l'avenue de la Grande-Armée, tous les modèles qui, successivement, ont eu leur vogue sur le marché : les bicycles en bois de Michaud, les premiers vélos de Renard, puis les grands bis; enfin les bicyclettes de toutes formes, munies de tous les perfectionnements que le progrès réalisa.

Nous y vîmes aussi plus récemment l'horloge cycliste, dont l'ingénieuse construction arrêtait le regard du passant. Ces dernières années, c'est encore de la Société Parisienne que sortit ce petit bijou mécanique qui fit fureur en son temps : la Victoria Combination.

L'usine a disparu aujourd'hui, et, sur son vaste emplacement, s'élève un luxueux garage qui est le rendez-vous de tout le mode chauffeur élégant. Derrière le grand magasin de vente, en façade sur l'avenue, et qu'on ne reconnaîtrait plus aujourd'hui tant il a été élégamment transformé, se trouve un vaste hangar, clair, pimpant, de construction si hardie qu'aucune colonne intérieure n'en supporte la faite, et dans lequel les autos circulent et évoluent aussi facilement que sur la place de l'Etoile.

Tout le monde sait aujourd'hui qu'une voiture ne peut durer qu'autant qu'elle est bien soignée, que les frais d'entretien sont infiniment préférables aux frais de réparation, et que, bien souvent, l'entretien évite la réparation.

Ce qui fera le succès du garage de la Société Parisienne, c'est que la question de l'abri du véhicule n'est que secondaire, et que, par contre, l'attention la plus grande est apportée à la visite du véhicule dès son arrivée, et à sa remise en parfait état; c'est aussi qu'aucune voiture ne sortira du garage sans avoir été soigneusement inspectée, de telle façon que les neuf dixièmes des pannes soient évitées, pannes imputables le plus souvent à la négligence du chauffeur.

Le Gérant : JARRIGE.



Le Garage.

Est-il besoin d'ajouter que le personnel du grand garage de la Société Parisienne a été recruté avec le plus grand soin, que les ouvriers sortent des usines les plus connues, et sont au courant de tous les systèmes de véhicules en circulation. Un outillage tout à fait moderne permet de faire toutes les réparations, et la force motrice considérable dont dispose le garage permet également de fournir la recharge des accumulateurs aux électromobiles.

Ce premier point établi, ne quittons pas le garage avant d'avoir jeté un coup d'œil dans l'annexe et dans les dépendances, où sont installés avec le plus grand goût et le dernier confort moderne les cabinets de toilette, les salons de repos et d'attente, qui feront que les chauffeurs et les chauffeuses pourront réparer le désordre de leur toilette, au retour d'une promenade.

Après avoir parcouru tout le garage, on reconnaîtra que les directeurs de la Société Parisienne n'ont rien épargné pour en faire à la fois le plus coquet et le plus commode des établissements du genre.

Nous ne quitterons pas cet établissement, dont le succès est dès aujourd'hui assuré, sans visiter le magasin de vente où nous pouvons admirer les modèles les plus récemment sortis de nos grandes usines : c'est un Salon en petit que le 10 de l'avenue de la Grande-Armée, mais un Salon où le client est sûr de faire une bonne affaire, car la Société Parisienne, par les marchés qu'elle passe avec nos

grands constructeurs d'automobiles, est en mesure de livrer des voitures dans des conditions de prix et dans des délais de livraison tout à fait exceptionnels.

C'est ainsi que la Société Parisienne a passé avec la maison Panhard et Levassor un traité important, qui lui permet de favoriser sa clientèle, notamment en ce qui concerne les voitures légères de 7 et 10 chevaux.

Nous avons cité la marque Panhard et Levassor : nous aurions pu en citer d'autres, telles que Mors, Renault, etc., qui ont également la faveur méritée du public; qu'il nous suffise de dire que le grand garage de la Société Parisienne est outillé de telle façon au point de vue commercial, qu'elle peut livrer à sa clientèle dans des conditions incomparables, grâce aux sacrifices considérables qu'elle s'est imposés.

Corbeil. — Impr. Ed. Crété

Prix de ce Numéro : 75 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

N° 172

29 Déc^{bre} 1901



LES PRINCES DU SPORT

CADEAUX
Appareils
KODAK
PRATIQUES,
ÉLÉGANTS, SIMPLES,
SE CHARGEANT EN
PLEIN JOUR.
PRIX DE FR. 6.50 A 185.
CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO

EASTMAN KODAK
5, avenue de l'Opéra, 4, place Vendôme, PARIS
ET KODAK L^{re}
36, rue du Fossé-aux-Loups, BRUXELLES

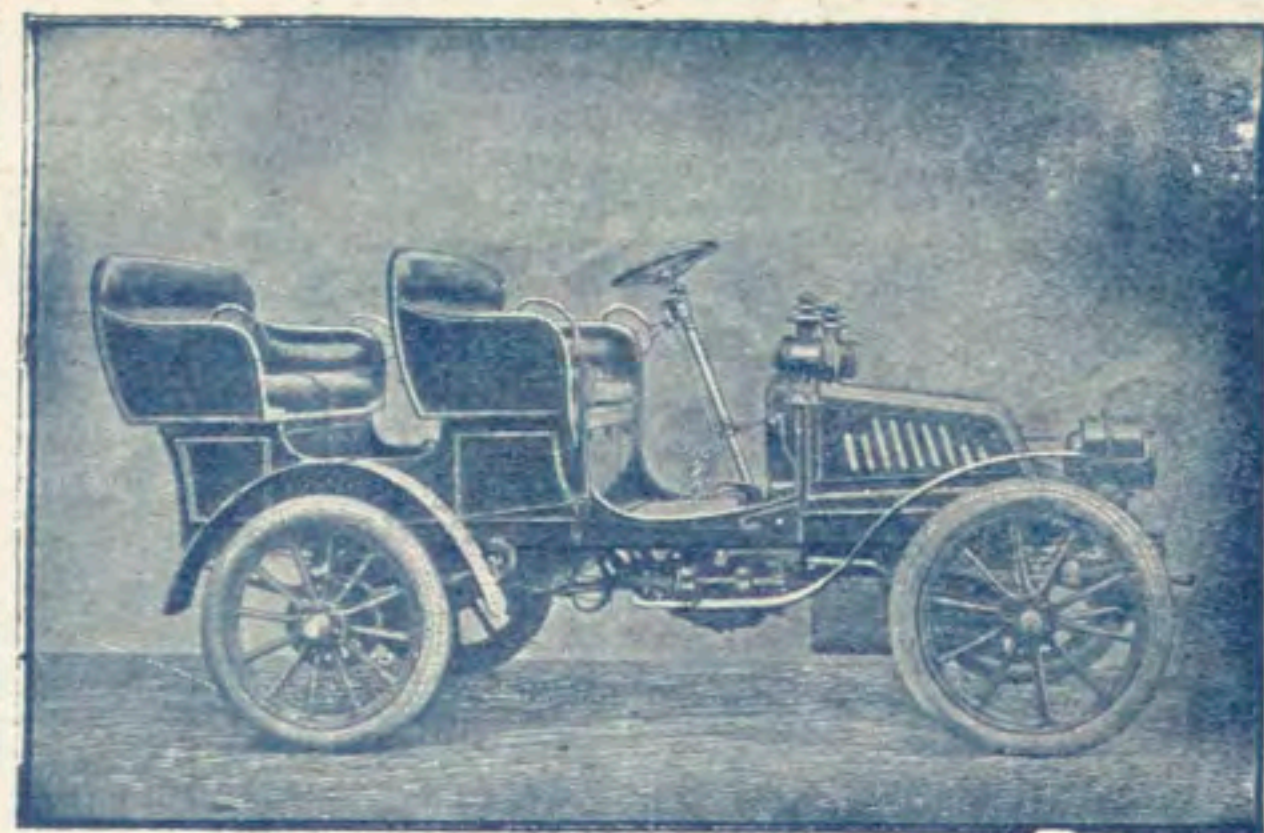
PURETÉ DU TEINT
Étendu d'eau le
LAIT ANTÉPHÉLIQUE
ou Lait Candès
Dépuratif, Tonique, Désinfectant, dissipe
Hale, Rougeurs, Rides précoces, Rugosités,
Boutons, Efflorescences, etc., conserve la peau
du visage claire et unie. — A l'état pur,
il enlève, on le sait, Masque et
Taches de rousseur.
Il date de 1849

ANDÈS, Paris. 245 Denis, 16.

Pneumatiques
VITAY
POUR
Cycles
Motocycles
et
Automobiles

PORTOIR ARTICULÉ
et **FAUTEUIL-ROULANT**
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S. G. D. G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

LA MERVEILLE DE 1902 C'EST
LA VOITURE LÉGÈRE



Georges RICHARD (Type 1902)
Embrayage progressif, Transmission à cardan,
Boîte d'engrenages à rendement maximum
Régulateur permettant d'aller de 20 à 50 kilom
sans avoir à changer de vitesse.
SIÈGE SOCIAL : 23, Avenue de la Grande-Armée

Téléphone 528-04
Cycles et Automobiles
J. Salleron
41, RUE SAINT-FERDINAND

L'HEURE dans l'OBSCURITÉ
Avec la Montre
"EXACT"
A répétition : 75 francs
GARANTIE 5 ANS
18^{bis}, Boulevard des Italiens
58, Boulevard Haussmann
Téléph. 263-30. PARIS

Suprême Pernot
le meilleur des desserts fins.

Au Petit Matelot

43, Quai d'Anjou, PARIS

GRAND TAILLEUR
pour Dames et Messieurs

VÊTEMENTS
pour
Automobiles
VÉLOCIPÉDIE



Jaquette en chèvre de Chine, col marmotte, depuis... 85 fr.
en cuir, depuis... 45 fr. Jupe, depuis... 55 fr.
Fourrures et Costumes imperméables pour automobiles.



Paletot chèvre grise ou marron, 75, 65, 55 fr.
Grand choix de paletots en
russe, en cuir, et de vêtements imperméables
genre pour l'automobile.

SPÉCIALITÉ
de Costumes pour tous les Sports

JEUX
ATHLÉTIQUES

TÉLÉPHONE : 119-61

FRANCO CATALOGUE ILLUSTRÉ

5 Ans
Succès!

ÉCONOMIE

charge
par jour.

CHOUBERSKY

18, Rue du 4 Septembre, 18, PARIS. — Téléphone 148-41.

Cheminée mobile, à feu visible

ANTHRACITE CHOUBERSKY, le meilleur et le plus économique.
Chauffage continu de 200 mètres cubes pour 50 centimes par 24 heures.

25 Ans
de Succès!

SÉCURITÉ
PROPRETÉ

Ne s'éteint
jamais.

BOURSE du CYCLE et de l'AUTOMOBILE
38, Boulevard des Batignolles, PARIS
AVANCES IMMÉDIATES sur CYCLES,
AUTOMOBILES NEUFS
et d'OCCASION
Nouvelles Voitures
DE DION
6 et 8 chevaux
à des prix exceptionnels.

GOURMETS!! Demandez le Prix-Courant des
PÂTES DE REIMS
Terrines de Gibier et Volaille à la Gelée
(Marque déposée, maison fondée en 1884)
Une terrine pour 4 personnes : 3 fr. ; Deux : 5 fr. Franco domicile.
Dépôt Central : 38, Rue de Turenne, PARIS

LE MEILLEUR
PNEUMATIQUE
BOURY-
LABRADOR
TOUS LES CONNAISSEURS L'EXIGENT
SUR LEURS
CYCLES, MOTOCYCLES, VOITURES

NOUVELLE MÉTHODE de TRAITEMENT
A L'ÉLECTRICITÉ
D'après les
NOUVEAUX PERFECTIONNEMENTS
DE LA SCIENCE MODERNE

Camille COURNAND

CHIRURGIEN-DENTISTE DE LA FACULTÉ DE PARIS

332, Rue Saint-Honoré — PARIS

MAISON FONDÉE EN 1850

SPÉCIALITÉ D'AURIFICATION
ET DE BRIDGE-WORKS
Méthode américaine

TRAVAUX IRRÉPROCHABLES

GRAND PRIX
Exposition Univ. 1900
plus Haute Récompense

Demandez

UN DUBONNET

APÉRITIF
VIN TONIQUE
au Quinquina